جامعة أم درمان الإسلامية

كلية الآداب – الدراسات العليا

قسم التاريخ والحضارة الإسلامية

بحث بعنوان

العلاقات التجارية بين عُمان وشرق إفريقيا في العصر العباسي الأول

١٣٢-٢٣٢هـ/٧٤٩-٨٤٦م

أُعِدَ لنيل درجة الماجستير في التاريخ والحضارة الإسلامية

إعداد الطالبة: منيرة محمد عبد الله شيخ محمد

إشراف الدكتور: عبد الرحمن حسب الله الحاج أحمد

١٤٢٠هـ/١٩٩٩م

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿يا أيها الذّين آمنوا لا تأكلوَا أموالكُم بينكم بِالباطل إلا أن تكون
تجارةً عن تراضٍ مِنكم ....﴾(٢٩)

صدق الله العظيم

---

* الآية (٢٩) من سورة النساء.

فهرس الموضوعات

مقدمة عامة

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه الأبرار الميامين ومن اتبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

وبعد:

هذا البحث بعنوان :

(العلاقات التجارية بين عُمان وشرق إفريقيا في العصر العباسي الأول)

(١٣٢- ٢٣٢هـ/٧٤٩ - ٨٤٦م)

١/ أهمية الموضوع :

ترجع أهمية هذا الموضوع إلى أهمية الفترة التي يعالجها، ومدي تأثيرها وارتباط عُمان بشرق إفريقيا. وإلقاء الضوء على هذه الحقبة التاريخية الهامة التي تمثل العصر الذهبي للخلافة الإسلامية في عهد الدولة العباسية الأولى لمدى قرن من الزمان.

وبالنظر إلى خريطة الدولة الإسلامية على عهد العباسيين نرى أن طرق التجارة العالمية قد استقرت على عهدهم، ومما ساعد على ذلك أن العباسيين أنفسهم لهم مواهب اقتصادية وتجارية إذ قاموا بدعم النشاط التجاري وذلك بنقل عاصمتهم إلى بغداد ذات الموقع الحيوي الممتاز.

وتتمثل أهمية التجارة في هذا البحث في أنها أهم المكاسب التي حققها الإنسان نتيجة لتسخيره المسطحات المائية وذلك باستعمال طرق التجارة البحرية.

٢/ سبب اختيار الموضوع:

يرجع السبب في اختيار الموضوع إلى رغبة الباحثة الشديدة في دراسة العلاقات التجارية بين العرب والأفارقة في أزهى عصور التاريخ الإسلامي، (العصر العباسي الأول) وانتعاش الاقتصاد الذي وصل مداه في ظل الدولة العباسية التي كانت مسيطرة على عُمان التي انتشر منها الإسلام إلى شرق إفريقيا بسبب القرب الجغرافي.

وحدث امتزاج بين العرب والأفارقة بسبب التجارة والهجرات التي كان من نتائجها ظهور العنصر السواحيلي على الساحل الشرقي لإفريقيا.

٣/ نطاق البحث:-

هذا البحث دراسة تاريخية للعلاقات التجارية بين عُمان والساحل الشرقي لإفريقيا ويشمل النطاق المكاني للبحث منطقة كانت ولا تزال استراتيجية هامة ، تتمثل في سلطنة عُمان والساحل الشرقي لإفريقيا. أما النطاق الزماني للبحث فيمتد لفترة قرن من الزمان تبدأ من عام ١٣٢ إلى ٢٣٢هـ/٧٤٩ إلى ٨٤٦م.

٤/ مشكلات البحث:-

لقد واجهت الباحثة مشكلات عدة في إعداد هذا البحث من أكبرها وأصعبها أن الموضوع ليس من الموضوعات السهلة التي يمكن الحصول عليها مباشرة من المصادر والمراجع وذلك لندرة المصادر والمراجع التي تناولت هذا البحث. ومن أصعب المشكلات أيضاً تعذر سفر الباحثة إلى سلطنة عُمان ، ودول الساحل الإفريقي الشرقي للوقوف على المصادر والمراجع المتوفرة هناك .

٥/ مكانة البحث من الدراسات السابقة:-

أما بالنسبة لمكانة هذا البحث من الدراسات السابقة فلم تعثر الباحثة خلال بحثها على دراسة متكاملة للعلاقات التجارية بين العرب وشرق إفريقيا في أي حقبة من حقب التاريخ.

ولكن وجدت الباحثة دراسات تناولت جوانب مختلفة من الموضوع، فمثلاً وجدت دراسة بعنوان (التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول) لسليمان إبراهيم العسكري، الذي ركز فيها على تجارة الخليج العربي والتبادل التجاري في الشرق الأقصى.

كما وجدت الباحثة أيضاً دراسة بعنوان (العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى) لجورج فضلو حوراني الذي حصرها في شرح الطرق التجارية بين الخليج العربي والهند والصين في العصور القديمة والإسلامية وقد تناول أيضاً صناعة السفن.

وكذلك وجدت الباحثة دراسة بعنوان (النشاط التجاري في الخليج العربي وأثره في العلاقات الخارجية) للدكتور التوم الطالب محمد يوسف وتحدث فيها عن الطرق التجارية ومكانة الخليج العربي والتبادل التجاري والموانئ المهمة.

واستفادت الباحثة أيضاً من كتب الرحلات الجغرافية والرحالة العرب مثل الدراسة التي تقع تحت عنوان (الجغرافيا والرحلات عند العرب) للدكتور نيقولا زيادة . وأيضاً رسالة ماجستير بعنوان (المؤثرات الحضارية الأسيوية في شرق إفريقيا) لشريفة أحمد الرشيد.

كما استفادت الباحثة أيضاً من جميع كتب الرحالة العرب وفي مقدمتهم شيخ الرحالة ابن بطوطة وكتابه (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار) المعروف بـ (رحلة ابن بطوطة) ، وكذلك كتاب رحلة (ابن جبير) لأبي الحسن محمد بن أحمد .

٦/تقويم المصادر والمراجع:-

أولاً : المصادر الأولية :

استفادت الباحثة من عدد من المصادر التي أهمها كتاب (مروج الذهب ومعادن الجوهر) للعلامة أبو الحسن علي بن الحسين ويعتبر من أهم المصادر التي اعتمدت الباحثة عليها في كثير من فصول البحث ، فقد جمّع فيه كثير من الحقائق التاريخية والجغرافية وذكر المؤلف شرق إفريقيا ووصف البحار وأنواع التجارات .

كما كان لكتاب (معجم البلدان) للعلامة شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت الحموي الذي احتوى كتابه على الكثير من رحلاته الجغرافية التي مكنته من تأليف هذه الموسوعة التي لا تعتبر تاريخية فحسب بل هي معجم للبلدان يُعتمد عليها .

وأيضاً استفادت الباحثة من كتب الرحالة الجغرافيين مثل كتاب (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار) المعروف برحلة ابن بطوطة لمؤلفه (أبي عبد الله محمد إبراهيم اللواتي) . المعروف بابن بطوطة ، ويعتبر سجلاً للأحداث وفيه معلومات قيمة عن رحلاته المبكرة وأحوال التجار وعلاقتهم، ووصف الأماكن . وقد اهتم المستشرقون برحلاته فترجموها وطبعوها .

كما كان لمؤلف ابن الأثير ت (٦٣٠هـ / ١٢٣٢م) المسمى الكامل في التاريخ ، عظيم الفائدة في هذا البحث ، فقد حفل هذا المصدر بالعديد من الأحداث والمعلومات التي أفادت الباحثة .

وأيضاً كتاب (العبر وديوان المبتدأ والخبر) للعلامة عبد الرحمن بن محمد المعروف بابن خلدون ، فهو بحق موسوعة تنوعت فيها المواضيع والحقائق والأخبار الشيء الذي أفاد الباحثة كثيراً .

وقد كان لكتاب (التبصر بالتجارة) وكتاب (البيان والتبيين) لأبي عثمان عمرو بن بحر المعروف بالجاحظ فقد جمع ووصف التجارة وأنواعها ، فكتبه بمثابة موسوعات استفادت منه الباحثة كثيراً .

كما استفادت الباحثة أيضاً من كتاب (تاريخ الرسل والملوك) للعلامة أبو جعفر محمد بن جرير المعروف بالطبري ، ت (٢٢٤هـ / ١٣١٠م) والذي يعتبر أوفى عمل تاريخي بين مصنفات العزب ويعتبر بحق من أمهات الكتب التي لا غنى لأي مؤرخ عنها .

ثانياً المراجع:

استعانت الباحثة بمراجع قديمة وحديثة ومراجع باللغة الإنجليزية سواء أكانت معربة أو بلغتها الأصيلة أذكر منها كتاب (التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول) لسليمان إبراهيم العسكري، هذا المرجع كان للباحثة بمثابة المرشد وتحدث فيه عن تجارة الخليج العربي والطرق التجارية والتبادل التجاري.

وكتاب (العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى) لجورج فضلو حوراني أيضاً استفادت منه الباحثة فائدة عظيمة فقد تحدث عن الطرق التجارية قبل الإسلام ووضح فيه صناعة السفن .

وأيضاً كتاب (العلاقات التجارية بين دول الخليج العربي وبلدان الشرق الأقصى) لأحمد الشامي فقد استفادت الباحثة منه كثيراً وخاصة في العلاقات التجارية بين الخليج العربي والهند والصين والتبادل التجاري.

وكتاب (الأصول التاريخية للعلاقات الإفريقية) لجمال ذكريا قاسم في معظم الفصل الثالث ، فقد شرح فيه الآثار بين العرب والأفارقة.

وأيضاً كتاب (عُمان في أمجادها البحرية) لعبد المنعم عامر فقد استفادت الباحثة منه كثيراً في الفصل الثاني ويتحدث عن العُمانيين ومهارتهم في صناعة السفن.

وأيضاً كتاب (الجغرافيا والرحلات عند العرب) للدكتور نيقولا زيادة الذي تناول بعض الطرق التجارية في الخليج العربي والشرق الأقصى موضحاً رحلات الجغرافيين العرب وقد استفادت الباحثة منه في بعض الفصول .

٧/ منهج البحث:-

اتبعت الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي ـ التحليلي، فكانت تصف الحدث وتحلله إذا احتاج الأمر وذلك تبعاً للرؤية التاريخية المتبعة في إثبات الحقيقة التاريخية. ويتكون هذا البحث من تمهيد وثلاثة فصول ففي التمهيد تناولت الدراسة تعريف الخليج العربي وشرق إفريقيا، ووضحت الباحثة فيه العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق إفريقيا قبل العصر العباسي الأول وأوضحت فيه التجارة والتبادل التجاري بينهما.

وتناولت الدراسة في الفصل الأول الأهمية التجارية للخليج العربي في العصر العباسي الأول، ويتكون هذا الفصل من ثلاثة مباحث هي الطرق التجارية بين الخليج العرنبي وبلاد الشرق الأقصى وشرق إفريقيا، ونشأة الموانئ التجارية على الخليج العربي، ثم أثر الخليجيين في التجارة الدولية.

أما في الفصل الثاني فقد تتبعت الباحثة تطور التجارة والملاحة العمانية في العصر العباسي الأول في مبحثين هما: أهمية الموانئ العُمانية في حركة الملاحة والتجارة في منطقة المحيط الهندي، ومهارة العّمانيين في بناء السفن، أداة التجارة البحرية.

وتناولت الدراسة في الفصل الثالث والأخير آثار التجارة بين عُمان وشرق إفريقيا واشتمل هذا الفصل على ثلاثة مباحث هي الأثر الاقتصادي والأثر الاجتماعي والأثر الديني.

وذيلت البحث بخاتمة حوت أهم النتائج والتوصيات وملاحق اشتملت على خرائط توضيحية وصور لبعض المراكب والسُفن وثبت المصادر والمراجع.

تمهيد

العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق إفريقيا قبل العصر العباسي الأول

١ - تعريف الخليج العربي وشرق إفريقيا .

٢ - الرحلات التجارية مع شرق إفريقيا .

٣ - التبادل التجاري.

تمهيد

العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق إفريقيا قبل العصر العباسي الأول

الخليج العربي :

عبارة عن ذراع من البحر العربي يمتد بين إيــران وجزيــرة العــرب ، وتحف به إيران والعراق والكويت ، والمملكة العربية الســعودية ، والمشـيخات العربية على ساحل البحر العربي ، ويمتد من مصب دجلة والفرات (شط العــرب) حتى مضيق هرمز الذي يربطه بخليج عُمان . حيث تقدر هذه المسافة بنحو خمسة وستين وتسعمائة كيلو متر[١] .

وهو أيضاً عبارة عن كتلة مائية شبيهة بالكلية تقع في جنوب غرب آسـيا بين إيران وشبه الجزيرة العربية وغالباً ما يطلق الأوربيون على هذا الخليج أسـم الخليج الفارسي ، وأول من أطلق هذه التسمية هو نيارخوس قائد أسطول الأسكندر الأكبر عام ٣٢٥ ق.م لأنه سار بحذاء الساحل الفارسي ولم يدرك أن هناك سـاحل آخر. وفي القرن الأول الميلادي أطلق بلين إسم الخليج العربي ، بعد أن عرف أن الساحل العربي ، يصل بين مضيق هرمز وبين خليج عُمان الـذي يعـد ذراعـاً للمحيط الهندي، ويبلغ طول هذا الخليج ٨٠٠ كلم وعرضـه ٢٠٠٠ كلـم وتقـدر مساحته بنحو ٢٦٠٠٠٠كلم٢ . ويبلغ انخفاض أعمق نقطة فيه نحـو ٩٠ مـتراً وتكثر في مياه هذا الخليج الأحياء المائية.[٢]

---

(١) محمد شفيق غربال ، الموسوعة العربية، مؤسسة فرانكين للطباعة والنشر، بدون تاريخ،ص ٧٦٤.

(٢) الموسوعة العربية العالمية، الرياض، الطبعة الأولى، سنة ١٤١٦هـ ١٩٩٦م ، ص ١٥٢-١٥٣.

شرق إفريقيا :-

ليس من السهل الاتفاق على تحديد واضح لإقليم شرق إفريقيا جغرافيـــاً، فهو يحتل شرقاً مساحة كبيرة تمتد بين خط عرض ٥ درجة شمالاً و١٠° جنوبـاً ، أي أنه يشغل حوالي ١٥درجة من درجات العرض . هذا الأقليم يكاد يكون محـدداً تحديداً واضحاً حيث يمثل الفرع الغربي من الأخدود الأفريقـــي العظيـم، نهايتـه الغربية الفاصلة بينه وبين حوض الكنغو من الشـــمال. غــير أن هنــاك منطقــة فضة بينه وبين حوض الكنغو. ومن الشمال أيضاً نجد هناك منطقة متوســـطة ع يتراوح إرتفاعها بين ٥٠٠ إلى ٧٥٠متراً ، يفصلان هضبة الحبشة عـــن تو ائية ، هذه المنطقة يمثلها حوض بحر الجبل في جنـــوب الســـودان، رودلف في شمال كينيا، وفي الجنوب نجد نـــهر رقومـــا، ومـــن المحيط الهندي[1].

ق إفريقيا :-

تقريب الأمم بعضها من بعـــض،

لقد احتل الخليج العربي وشرق إفريقيا في تاريخهما الملاحي والتجاري الطويل مكاناً بارزاً في مضمار الملاحة والتجارة الأمر الذي كان له تأثيره البالغ في تاريخهما وحياتهما الإقتصادية. وكانت التجارة معروفة منذ زمن قديم لكثير من القبائل العربية النازلة على ساحل شرق إفريقيا والبحر الأحمر ، وكانوا يتعاملون بالتجارة مع سكان سواحل شرق إفريقيا وجنوبها. وكانت لهم معرفة جيدة باستعمال السفن الشراعية ، غير أن سفنهم كانت صغيرة الحجم(١).

كانت لهذه السفن الشراعية بسواحل شبه الجزيرة العربية، كثير من المراسي التي ترسو فيها، خصوصاً في خليج فارس وخليج عُمان ، وبعد الدخول من هرمز تكون المرافئ الصغيرة التي على سواحل شبة الجزيرة العربية ، وكذلك الجهات القريبة من جزائر البحرين، صالحة لرسو السفن الشراعية(٢).

كان الخليج العربي طريقاً بحرياً مهماً يربط مراكز الحضارة القديمة في حوضها بعضها ببعض، كما يربطها ببلاد العالم الخارجي، في آسيا وإفريقيا . فقد كان التجار العُمانيون من قبيلة الأزد، وكذلك التجار السيرافيون من إيران، يذهبون في أسفارهم البحرية بعيداً حتى مدغشقر في شرق إفريقيا (٣).

ويمتد الساحل الأفريقي الشرقي من رأس جواردافوي شمالاً إلى خليج دلجادو جنوباً، فأطلق العرب على الساحل الشرقي لإفريقيا أسم ساحل الزنج أو زنجبار.

وكان التجار من جنوب شبه الجزيرة العربية وسواحل الخليج العربي يقدمون إلى الساحل الشرقي لإفريقيا وكان قدومهم إليه للتجارة حيناً وللاستيطان حيناً آخر(٤) .

---

(١) الأميرلاي إسماعيل سرهنك، : حقائق الأخبار عن دول البحار، الطبعة الأولى، بولاق (مصر) ١٣١٢هـ، المطبعة الأميرية، ص ١٤.

(٢) نفس المرجع ، ص ١٥٧

(٣) محمد متولي (دكتور) : حوض الخليج العربي ، ج٢ ، القاهرة : ١٩٧٧م ، ص ٤٧٢ – ٤٧٤ .

(٤) جمال زكريا قاسم : الأصول التاريخية للعلاقات العربية ، الإفريقية ، القاهرة : ١٩٧٥م ، ص ٤٩ .

وقد ساعدت العوامل الجغرافية على نشاط حركة الملاحة والتجارة بين منطقة الخليج العربي وساحل شرق إفريقيا ، لأن الرياح الموسمية التي تهب في منطقة المحيط الهندي ، تمكن السفن الشراعية ، من القيام برحلتين منتظمتين في السنة بأقل جهد ، ففي فصل الخريف تدفعها الرياح الموسمية في اتجاه جنوبي غربي ، فتخرج من خليج عُمان إلى المحيط الهندي ، ثم تسير بمحاذاة الساحل الأفريقي الذي يتجه إلى الجنوب الغربي ، وفي فصل الربيع تدفعها الرياح الموسمية في اتجاه شمالي شرقي يمكن هذه السفن من العودة إلى قواعدها في شبه جزيرة العرب[١].

وامتد نشاط الرحلات التجارية لأبناء الخليج العربي إلى أقاصي بلاد الزنج التي اشتهرت عندهم باسم سوفالة ، وهي موزمبيق الحالية[٢] ولا شك أن العوامل الجغرافية كان لها أثر بالغ الأهمية في اتساع وتوطيد صلات العرب بساحل شرق إفريقيا قبل ظهور الإسلام وبعده.

يعتبر شرق إفريقيا منذ القدم ركناً مهماً من أركان التجارة بسبب المنتجات الطبيعية التي انفردت بها في إفريقيا ، والتي تهافت العالم المتحضر آنذاك من أجل الحصول عليها ، وقد اتصل شرق إفريقيا اتصالاً وثيقاً قبل العصر العباسي الأول بتجارة الخليج العربي والبحر الأحمر ، لا سيما أثناء التنافس بين الروم والفرس على سيادة التجارة الشرقية قبل الإسلام[٣].

وإذا كان الإغريق والرومان قد عرفوا أسرار المحيط الهندي، ونفذوا من البحر الأحمر جنوباً ، وأدركوا شرق إفريقيا مبحرين حذاء الساحل متعاملين مع

---

(١) بدر الدين بدر النصار : رحلة السيد الحسن بن أحمد الحمي لشرق إفريقيا في القرن السابع عشر وظروفها التاريخية ، بدون مكان للنشر ، ١٩٧٥م ، ص ٩ .

(٢) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول، القاهرة ، ١٩٧٢م ص ١٧٢ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٦٧ .

بعض المدن الساحلية القائمة عند مصبات الأنهار ، فإنّ العـــرب عرفــوا هــذه الأسرار قبلهم بنحو قرنين من الزمن ، وارتادوا هذه الأســواق النائيــة قبــل أن يعرفها الإغريق والرومان(١).

احتل أهل اليمن مكان الصدارة في شبه الجزيرة العربية في الألـف الأول قبل الميلاد ، حيث ظهرت بها حضارة راقية أخذت الكثير عــن حضـارة بـلاد الرافدين ، نتيجة للاتصال التجاري البري المستمر بين الإقليمين . وكانت اليمــن ترتكز على تجارة مزدهرة ، وكانت ثروتها مضرب الأمثال في العالم اليونـــاني والروماني ، فاكتسبت بذلك اسم بلاد العرب السعيدة ، وقد قامت في أرض اليمـن دويلات معين وسبأ ، وحمير ، وانتشر فن الملاحة في هـــذا الإقليـم ، واصبـح لدويلاته الصدارة في التجارة البحرية عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي ، ومـن ثم كانت لهم حملاتهم التجارية بشرق إفريقيا وهم أقرب الناس إليه مكاناً(٢).

وفيما يتعلق بمنطقة حضرموت في جنوب شبه جزيرة العرب ، فقد قامت عليها بعض الموانئ الشهيرة مثل عدن ، وفي رؤوسها رأس مدركة ورأس الحد. والواقع أنّ أهل حضرموت دأبوا منذ عهد بعيد على المغامرة وركوب البحــر ، وعلى المهارة في المتاجرة ، ومنهم عدد كبير في الخارج في شـــرق إفريقيـا ، والسند وإندونيسيا وبلاد الملايو ، وكان لهم الفضل بعد الله في إسلام هذه البـلاد ، وقد أطلق عليهم في الزمن القديم أوتزام المحيط الهندي(٣).

كان السبئيون حوالي القرن السابع قبل الميلاد، هم الأعلى مكانة في شـبه الجزيرة العربية ، ولم يسيطروا على تجارة البحار في الشرق فحسب، بل كـــانوا يسيطرون أيضاً على تجارة الساحل الأفريقي الشرقي ويرجع تفوق وازدهار وقدم الممالك القديمة في جنوب شبه الجزيرة العربية لعدة قرون سبقت ميلاد المســيح

---

(١)George Fadlo /Hourani, Arab seafaring in the Indian. Ocean in ancient and medieval times, Beirut,1963,p.50

(٢) شريفة أحمد الرشيد : المؤثرات الحضارية الآسيوية في شرق إفريقيا (ماجستير) جامعة القاهرة ، معـهد الدراسات الإفريقية ، ١٩٧٥م، ص ٣٦.

(٣) نفس المرجع ، ص ٣٥.

عالم شبه الجزيرة العربية، حيث توجد حضارة زاهية الألوان. وانتقلت التجارة الواسعة من عهد مملكة سبأ في القرن التاسع أو العاشر قبل الميلاد، وربما قبل ذلك، من دولة عربية إلى دولة عربية أخرى تتابع صلتها الوثيقة بشرق إفريقيا وكان من المألوف رؤية التجار والملاحين العرب في مناطق الساحل الإفريقي الشرقي حتى رهابتا على ساحل تنجانيقا(١).

وكانت بلاد الصومال المطلة على الخليج البربري* من أولى الجهات التي نالت الكثير من رحلات الخليج العربي التجارية، وما اقترن بها من ظهور مراكز تجارية مهمة ، فأعاد تجار الخليج العربي الحياة إلى بعض الجهات الساحلية من الصومال التي سبق أن عرفها التجار اليونان القدامى، وبخاصة قبل الميلاد باسم "أيوني"(٢).

نزل أبناء الخليج العربي في تلك الجهات للحصول على ما تجمع فيها من منتجات إفريقيا من العاج والجلود والقرفة ، وحافظوا على نفس الاسم الذي نطقوا به وهو حافوني وأحياناً جفوني تحريفاً للاسم اليوناني(٣).

وقطعت رحلات سفن الخليج التجارية تلك المياه من سواحل الصومال إلى جزيرة مدغشقر التي عرفها العرب باسم جزيرة قنبلو وكذلك الجهات المقابلة لها من الساحل الأفريقي المعروفة باسم سوفالة(٤).

وكان أهل المراكب العُمانيون يقطعون هذا الخليج البربري إلى جزيرة قنبلو (مدغشقر) من بحر الزنج .... والعُمانيون الذين ذكرنا من أرباب المراكب

---

(١) سر الختم سيد أحمد العراقي ، الإمارات العربية في ساحل شرق إفريقيا في العصور الوسطى، ص ٢٦.

(٢) جورج فضل حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، القاهرة ، بدون تاريخ ، ص ٢٣٣ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٢٣٣

(٤) الأدريسي (أبو عبد الله محمد بن عبد الله) ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، جـ١ ، مخطوط بالتصوير الشمسي ، القاهرة، دار الكتب، بدون تاريخ ، ص ٤٦.

* جزء من بلاد الترك

يزعمون أنّ هذا الخليج المعروف بالبربري أكبر مسافة مما ذكرنا...، وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عُمان عرب من الأزد ... وينتهي هؤلاء في بحر الزنج إلى جزيرة قنبلو على ما ذكرنا.... ويقطع السرافيون هذا البحر كذلك[١]، ويواجههم بحر الزنج، والعُمانيون يعرفون هذا البحر وموجه عليهم كالجبال الشواهق، فإنه موج أعمى، يريدون بذلك أنّه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية، لا ينكسر موجه ، ولا يظهر من ذلك زبد كتكسر سائر أمواج البحار، ويزعمون أنّه موج مجنون، وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عُمان عرب من الأزد[٢].

وقد أشار المسعودي[٣] إلى خبرة بحارة وتجار الخليج العربي بالجهات الإفريقية والتمييز بين الجهات المتشابهة في الأسماء، وإلى اتساع رحلاتهم على السواحل الشرقية من إفريقيا ، فقال: "وليس في المعمورة أعظم من هذا البحر الحبشي، وله خليج متصل بأرض الحبشة، طوله خمسمائة ميل، وعرض طرفيه مائة ميل وليست هذه بربري التي ينسب إليها البرابرة الذين ببلاد المغرب من أرض إفريقيا ، لان هذا موضع إفريقي آخر يدعى بهذا الاسم[٤].

٢-*التبادل التجاري*:-

حرص تجار الخليج العربي أثناء رحلاتهم إلى بلاد الزنج على معرفة أحوال تلك البلاد السياسية والاقتصادية، لما لهذه الأحوال من أثر على التجارة، ومن أجل تنظيم عملية التبادل التجاري مع سكانها، وتجنب أي مسلك يضر بمصالحهم هناك، وفرّق هؤلاء التجار بين بلاد الحبشة وبلاد الزنج ويشير المسعودي [٥] إلى تلك الظاهرة قائلاً:"وقطعت الزنج دون سائر الأحابيش الخليج

---

(١) المسعودي (أبو الحسن علي بن الحسين علي) ، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج١، القاهرة، ١٣٨٤هـ/١٩٦٤م، ص ١٠٧.

(٢) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٠٩ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٠٧ .

(٤) سليمان إبراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العباسي الأول ، ص ١٧٥ .

(٥) المصدر السابق، جـ٢ ، ص ١٦-١٧.

المنفصل من أعلى النيل الذي يصب إلى بحر الزنج، فسكنت الزنج في ذلك الصقع، واتصلت مساكنهم إلى بلاد سفالة، وهي أقاصي بلاد الزنج وإليها تقصد مراكب العُمانيين والسيرافيين وهي غاية مقاصدهم في أسافل بحر الزنج، كما أنّ أقاصي البحر الصيني متصل ببلاد السيلي*.

وعمد تجار الخليج العربي أيضاً إلى فهم طبيعة ملوك الزنج وبقية الملوك في شرق إفريقيا ، كما فهموا ملوك الشرق الأقصى، وقد اشتهر ملك الزنج بلقب وقليمي**.(١)

وسيطر وقليمي هذا على مساكن الزنج من حد الخليج المتشعب من أعلى النيل إلى بلاد سوفالة والواق واق*** ودوابهم البقر ..... وأكلهم الموز وهو ببلادهم كثير، والغالب على أقوات الزنج الذرة ومن غذائهم أيضاً عسل النحل(٢).

واشتهرت بلاد الزنج أيضاً بتصدير العاج الذي فاق مثيله في البلاد الأخرى. وخاصة العاج الهندي. إذ أنّ الزنج لا تستعمل الأفيال في حربها ولا غيرها شأن الهنود، و إنما يصطادونها من أجل أنيابها، والأفيال في بلاد الزنج وحشية غير مستأنسة، وكان اصطيادهم لها يتم عن طريق طرح نوع معين من ورق الشجر ولحائه وأغصانه يكون بأرضهم في الماء، ويختفي رجال الزنج

---

* يقصد بها جزيرة سيلان بالمحيط الهندي جنوب شرق الهند ، انظر الموسوعة العربية الميسرة، القاهرة ، جامعة الدول العربية ، ١٩٥٩م ، ص ١٠٥٤ .

** ومعناه ابن الرب الكبير الذي اختاره ملكهم العدل فيهم، أما الله فأطلقوا عليه اسم مكلنجلو، معناه الرب الكبير، أنظر المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر ، جـ٢، ص ١٧.

(١) نفس المصدر ، جـ ٢ ، ص ١٧ .

*** يرى فران (مادة واق واق أو واقواق بدائرة المعارف الإسلامية، مجلد٤، ص ١١٠٥ب-١١٠٩ لأنه لا جدال في أن هناك واقواقين، واقواق الجنوب وهي راية مدغشقر إلى الجنوب من سفالة. وواقواق الصيني وهي راية جزيرة الزابج أو سومطرة. انظر جورج فضلو حوراني،العرب والملاحة في المحيط الهندي ،ص ٢٣١.

(٢) نفس المرجع ، ص ٢٣١ .

فترد الأفيال لشربها، فإذا ما شربت من ذلك الماء. حرقها وأسكرها فتقع فيخرجون إليها ويقتلونها، ثم يجهزون أنيابها، ويصدرونـــها إلــى بــلاد عُمــان والشــرق الأقصى[١].

وأشار المسعودي[٢] إلى أنّ الأفيال لا تنجح ولا تتوالد إلا بأرض الزنـــج والهند، ولا تعظم قيمة أنيابها بأرض السند والهند، كما تعظم قيمتها بأرض الزنــج، والزنج يتخذون من جلود الأفيال الدرق وكذلك أهل الهند.

ومن صادرات بلاد الزنج أيضـــاً العنــبر الــذي ذكــره المســعودي[٣] قائلاً: (إنّ العنبر يقع أكثره في بلاد الزنج وساحل الشحر من أرض العرب).

وكانت مدن الساحل الإفريقي الشرقي تصدر كثيراً من العاج وكميات مــن قرون الخرتيت، وجلود السلاحف ، وقليلاً من زيت النخيل، وأسواق أزانيــا هــذه هي آخر ما تمتد إليه قارة إفريقيا شرقاً على الجانب الأيمن من البحــــر الأحمــر وبقيت هذه المدن الساحلية، وأسواقها الكثيرة على هذه الحال قروناً عديدة، ولكـــن الاتصال التجاري بينها وبين العرب قبل الاسلام، ظل ينمو ويتسع فنشـــأت معــه منازل هنا وهناك، يتزاوج الناس من الجانبين، واضطـــرد النمــو فــي التبــادل التجاري. فسار مع مرور الزمن جنوباً، واقتحم مناطق كانت غريبة على العـــرب وغير العرب، حتى وصلوا فيما تدل الدلائل إلى شمال مدغشقر، إذ عثر المنقبــون على عملة من العملات التي استعملت في عهد قسطنطين الأول في مطلع القـــرن الرابع الميلادي. ولا ريب أنّ الحميريين قد وصلوا إلى ذلك الإقليم. على أية حـال ان لم تكن هذه العملة فريدة واحدة لا توجد عملة غيرها وقد أضاف إلى اعتقادنـــا بأن الحميريين وصلوا حتى ذلك الشطر من الساحل الإفريقي الشـــرقي والمحيـط الهندي، ما عثر عليه جارفس مايثوز سنة ١٩٥٠م في الجزر الكثيرة القريبة مـــن ساحل تنجانيقا الجنوبي، وهو حجة في آثار شرق إفريقيا [٣].

---

(٢)المسعودي ، مروج الذهب، جـــ٢، ص ٦،٧.

(٢)نفس المصدر جـــ٢، ص ٧ – ١١ .

(٣) نفس المصدر ، جـــ٢ ، ص ١١ .

(٣) بازل دافدسون: إفريقيا تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد ، ١٩٦٥، ص ٤٦.

وكانت السلع التي حملها تجار الخليج إلى شرق إفريقيا نتيجة لدراستهم الاقتصادية وأمزجتهم ورغبتهم، تتكون من الأشياء التي اشتهر بها الخليج العربي في العصور الإسلامية الأولى، وقد حملت سفن الخليج العربي إلى بلاد الزنج التمور من البصرة والبحرين، وكانت تمثل المادة الغذائية التي أصبح الطلب عليها كثيراً عند سكان ساحل شرق إفريقيا وقد كان الزنج يعظمون العرب، وإذا ما رأوا تاجراً عربياً سجدوا له، وعظموا شأنه، وقالوا هنيئاً لكم يأهل بلاد التمر، وأنّ المسافرين العرب في بلاد الزنج كانوا يسرقون أبناء الزنج بالتمر يخدعونهم به)(١) وفيما عدا ذلك تقريباً، فإن صادرات بلاد الزنج، زادت على وارداتها، على نحو ما كان عليه الحال مع الشرق الأقصى.

كانت البحرين الحالية تعد من الأسواق العالمية الشهيرة في عالم التجارة، إذ كانت تجلب إليها البضائع المختلفة من شرق إفريقيا والهند. فضلاً عما تصدره من تمور جيدة ، وأحجار ثمينة ، ونحاس ومواد غذائية(٢) .

وكان العرب في الجاهلية تغلب على تجارتهم صفة الموسمية ، وكانت تقوم أسواقهم في ملتقى الطرق التجارية الكبرى(٣).

ومن شرق إفريقيا كان التجار العُمانيون يأتون بالرقيق والعاج والذهب والعنبر ، وذلك لأنّ الحيوانات البحرية التي يستخرج منها العنبر كانت توجد قريباً من تلك السواحل ، وكان التجار العُمانيون يأتون أيضاً بالذبل الذي كان يؤخذ من ظهور السلاحف ، وتصنع منه الأمشاط(٤) .

---

(١) الأدريسي ، نزهة المشتاق ، جـ١ ، ص ١ .

(٢) فؤاد جميل، الخليج العربي في مدونات المؤرخين والبلدانيين الأقدمين ، مجلة سومر، مجلد رقم ٢٢ – ١٩٦٦م ص ٥٢،٥٤.

(٣) نقولا زيادة(دكتور) ، الجغرافيا والرحلات عند العرب، بيروت ١٩٦٢، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني، ص ٢٤٦.

(٤)المسعودي ، مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ١٥٠ ، ١٥٣ .

واستخدم الغواصون بدلاً عن اللؤلؤ في مياه الخليج الذبل أيضاً أغطية تقي رؤوسهم وأجسادهم عند النزول إلى أعماق المياه لجمع اللؤلؤ[١].

أمّا الذهب ، فقد كان سبباً آخر من أسباب الاتصال التجاري فقد ظلت أقاليم شرق إفريقيا تصدر كميات كبيرة منه إلى الهند. ورغم كل ذلك ، يتحلى الزنج بالحديد، حيث ذكر المسعودي [٢]: (إنّ الزنج يتحلون بالحديد بدلاً من الذهب والفضة).

كانت الجلود على رأس السلع التي حملها التجار العرب من بلاد الزنج أصحاب جلود النمور الحمر ، وهي لبساهم ومن أرضهم تحمل إلى بلاد الإسلام[٣].

وكثرت لحوم الأبقار والجواميس ببلاد الزنج ، حيث غدت لحومها تكون ركناً مهماً في التبادل التجاري المحلي[٤] الذي استقلت به سفن الخليج أثناء طوافها حول الساحل ، وكانت تلك اللحوم تنقل خاصة إلى بلاد الحبشة لأنها بلاد لا خير في أرضها[٥].

وكان البحار العرب يمرون بالمحطات التجارية على الساحل الإفريقي الشرقي ومعهم معدات مصنوعة من الحديد ، كان بعضها للتجارة ، وأيضاً كانوا يحملون معهم الخمور ، لكي ينتشي بها سكان ساحل إفريقيا الشرقي ، وقد ورد في كتاب "Periplus" (بيربلس) ذكر عدد من السلع التجارية المتبادلة بين الخليج العربي وشرق إفريقيا ، مثل العاج ، وزيت النخيل ، وقرون الخرتيت (وحيد القرن) وجلود السلاحف والقرفة واللبان والعبيد[٦].

---

(١) آدم متز ، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريد، القاهرة ١٩٤١م ، جـ٢ ، ص ٣٢٦.

(٢) مروج الذهب ومعادن الجوهر، جـ٢، ص ١٤.

(٤)نفس المصدر، جـ، ص ١٤.

(٤) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٨١.

(٥) المسعودي – المصدر السابق، ج٢، ص ١٤.

(٦) Kenth Ingham,A history of East Africa, Lonodon,1962,.p.1..

وقد عرف العرب تجارة هذه المناطق ، وحملوا العاج ، والرقيق ، وزيت النخيل، وغيره من الحاصلات الاستوائية ، كما كان سفن العرب تحمل الخمور والتوابل،(وكثيراً ما داعبت العطور العربية خيال الكتاب والشعراء منذ أقدم العصور)(١).

أمّا بالنسبة لتجارة الرقيق ، فإنّها لم تكن منتشرة قبل العصر العباسي الأول ، ففيه اشتدت الحاجة إلى الأيدي العاملة خاصة لاستصلاح الأراضي السخية في الجنوب ، لذا ازداد الطلب على الرقيق من بلاد الزنج ، وكانت عُمان مركزاً مهماً من مراكز تجارة هذا الرقيق ، وتوزيعه على سائر البلاد وذلك بعد جلبه من بلاد الزنج(٢)

فالرقيق الذي كان يكثر في الموانئ الآسيوية والأوربية، تجمعت أعداد كبيرة منهم في العراق ، كانت تثور كلما وجدت الفرصة سانحة ، طوال مائتي عام أو يزيد ، منذ القرن السابع الميلادي ، ولكن مع هذا كله كانت تجارة الرقيق ثانوية ، لم تكن السلعة الرئيسية عند العرب ، كما كانت عند الأوربيين على الساحل الغربي الإفريقي(٣) . ونؤكد أنه ما انصرف العرب للنخاسة إلا في القرن الثالث عشر الهجري/ الثامن عشر الميلادي ، ولم يكن المشرق العربي في حاجة إلى الرقيق على أية حال ، بل كان يتعامل مع الساحل الإفريقي الشرقي في الحديد والعاج والذهب وغيرها من السلع الأخرى.(٣)

كان الشاطئ الإفريقي الشرقي لمدينة أدونس ، حيث تحفظ منتجات الحبشة، وأهمها العاج والجلود والأصداف والعبيد، وهنا كان يتم تبادل هذه السلع بما تحمله السفن العربية من قماش مصر وزجاجها ، وزيوت سوريا وخمورها ، وسيوف وأدوات أخرى كثيرة تأتي من جهات مختلفة(٤).

---

(١) نجلاء عز الدين (دكتورة) ، العالم العربي، مترجم ، القاهرة ، ١٩٥٧م، دار إحياء الكتب العربية مع مؤسسة فرانكلين، ص ١٨.

(٢) العسكري، التجارة والملاحة في الخليج العربي، ص ١٨١، عبدالعزيز الدوري ، العراق الاقتصادي، ص ٦٢ - ٦٣.

(٣) بازل دافدسن، إفريقيا تحت أضواء جديدة ، ص ٢٤٨.

(٤) نقولا زيادة ، الجغرافيا والرحلات عند العرب، ص ٢١٨.

ومن الممكن أن نتصور كيف كان يتم ذلك الاتصال التجاري ، وبالتالي الاحتكاك الحضاري بين الجزيرة العربية وشرق إفريقيا عبر البحر، فالسفن العربية كانت تمخر عباب مياه الخليج الفارسي، والبحر العربي في اتجاهين، وسارت في شعبتين الأولى موازية للساحل في اتجاه غربي ، والثانية في اتجاه شرقي، أمّا السفن العربية المشرقة فقد اتجهت نحو ساحل الهند، وساعدتها في ذلك الرياح الموسمية في اتجاهها الجنوبي الغربي، وأمّا السفن العربية المغربة ، فقد وجدت في الرياح الموسمية الشمالية الشرقية هادياً ودليلاً قادها في رفق إلى الساحل الأفريقي الشرقي ، حيث وجد العرب تلك الثروات التي يحتاجون إليها في تجارتهم ، ولعلهم كانوا أول من عرف الطريق إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، حيث أسسوا مراكزاً تجارية في جزر وقرى هذا الساحل(١).

يري الأستاذ كوبلاند(٢) أنّ هذا النشاط قد بلغ الذروة في مستهل القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي ، حيث خرج المحيط الهندي من ظلمة المجهول، وبدأ يزدحم بالتجار الآسيويين ، خصوصاً تجار العرب الذين أوغلوا شرقاً فوصلوا إلى سيلان والهند ، ووصلوا إلى الصين ، وكانت لهم علاقات وطيدة مع جزر الهند الشرقية والفلبين ، كما أنشأوا المحطات التجارية ، وحملوا سلع الشرق الأقصى وسلع إفريقيا إلى أسواق أوربا.

وبغض النظر عن الأدوار التي مرّ بها النشاط البحري التجاري – اتساعاً وانكماشاً بين الجزيرة العربية من ناحية ، والساحل الشرقي لإفريقيا من ناحية أخرى ، سواء أكان ذلك النشاط عبر المحيط الهندي أو عبر البحر الأحمر ، فما ينبغي أن نؤكده في هذا الصدد ، هو أنّ حركة التبادل التجاري المبكر هذه بين بلاد العرب والساحل الإفريقي المواجهة لها – أي الشرقي – هي التي فتحت الطريق ، ومهدت الاتصال والاحتكاك الحضاري العربي الإفريقي وأنّ الهجرات العربية فيما بعد سلكت نفس الطرق التجارية والبحرية والبرية ، كما أنّ المراكز

---

(١) بازال دافدسون:إفريقيا تحت أضواء جديدة، ص ٢٤٨.

(٢) R. Coupland , East Africa and it's Invaders, London 1938 , P 16 .

التجارية على امتداد الساحل الإفريقي الشرقي ، أصبحت بعد قليل مراكز استقرار يسرت للعرب امتداد نشاطهم ونشر نفوذهم الحضاري إلى الأقاليم الداخلية(١).

ولعل من الممكن أن نشير إلى أنّ هذه الاتصالات التجارية القديمة بين العرب وإقليم شرق إفريقيا ، قد مهدت السبيل للاختلاط ، وتوطيد الصلات ، ونقل الأفكار ، وخاصة في عصر انتشار الإسلام الذي كان بحق من أقوى وسائل التحضر في شرق إفريقيا .

فمن ناحية ترتب على اتساع نطاق التجارة المتبادلة والتوسيع في تجارة الرقيق بصفة خاصة ، كثرة الوافدين على شرق إفريقيا من التجار والمغامرين والوسطاء، ومن ثم نشأت المراكز التجارية والمدن في أماكن عنوا باختيارها، وقد تناثرت تلك المدن من مصوع وزيلع على ساحل إريتريا شمالاً ، وزنجبار• ودار السلام•• ومقديشو••• ممبسة•••• على ساحل المحيط الهندي حتى مصب نهر الزمبيزي عند سوفالة جنوباً هذا بالإضافة إلى إقامتهم في بعض الجزر الصغيرة المواجهة للساحل، وقد انتشرت ونمت هذه المدن وخاصة مع توطيد النفوذ الإسلامي في السهل الساحلي في الفترة الواقعة بين القرن الثالث الهجري، ومنتصف القرن السابع الهجري، الذي يوافق القرن العاشر الميلادي ومنتصف القرن الثالث عشر الميلادي(٢) .

---

(١) R. Coupland, op.cit,p.17.

• زنجبار ، جمهورية مستقلة بشرق إفريقيا من أكبر بلاد العالم إنتاجا للقرنفل ، الموسوعة العربية الميسرة ، القاهرة ، ص ٩٢٩ .

•• دار السلام عاصمة تنزانيا (تنجانيقا) أكبر ميناء على المحيط الهندي ، الموسوعة ، ص ٧٧٢ .

••• مقديشو :عاصمة الصومال ، ميناء على المحيط الهندي على الساحل الشرقي لأفريقية ، ص ١٧٣ .

•••• ممبسة : مدينة بكينيا مركز قديم للتجارة على الساحل الشرقي لإفريقيا ، الموسوعة العربية ، ص ١٧٤٤ .

(٢) شريفة أحمد الرشيد ، المؤثرات الحضارية الآسيوية في شرق إفريقيا ، ص ٣٨ – ٣٩ .

ومن ناحية ثانية كانت هذه المدن الساحلية أسواقاً ضخمة يقصدها أبناء البلاد الأصليون لبيع حاصلاتهم ، وشراء ما يحتاجون إليه أو بقصد الإقامة والتماس فرص العمل ، وكان من نتائج تقابل التجار مع أصحاب البلاد الأصليين توطيد الصلات بينهم[١]. .

لقد كان العرب وسطاء سلع ووسطاء ثقافة ينقلون السلع للناس، وينقلون مع السلعة الأفكار.على أنّ الازدهار الذي عرفه الخليج العربي من القرنين الثاني والثالث الهجريين/ الثامن والتاسع الميلاديين، يعتبر مدعاة للفخر والزهو، وذلك لأنّ الدولة العباسية التي قامت في القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي ، كان الأمن فيها مستتباً، وكانت بطبيعة الحال تتجه شرقاً ، أكثر من اتجاه الدولة الأموية، التي كانت تتطلع نحو البحر المتوسط[٢].

وقديماً كانت الحركة التجارية في البحر المتوسط حركة موسمية ، أشبه ما تكون برحلة الشتاء والصيف ، التي ورد ذكرها في القرآن الكريم، حيث كان العرب يحملون تجارتهم من مكة صيفاً إلى بلاد الشام في الشمال. ويحملونها أيضاً من مكة شتاءً إلى بلاد اليمن جنوباً، وكانت الحركة التجارية في الخليج العربي تفوق في أهميتها ما كان يجود به الخليج العربي من لؤلؤ، وما كانت تجود به الأرض الممتدة على جانبيه من غلال زراعية، لهذا اكتسب الخليج العربي أهميته الخاصة كطريق تجاري بحري[٣].

---

(١) شريفة أحمد الرشيد، المؤثرات الحضارية الآسيوية في شرق إفريقيا، رسالة ماجستير، ص ٣٨-٣٩.

(٢) جورج فضلو حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص ٦١.

(٣) نفس المرجع ، ص ٦١ – ٦٢ .

الفصل الأول
الأهمية التجارية للخليج العربي
في العصر العباسي الأول (١٣٢هـ - ٢٣٢هـ)

المبحث الأول
الطرق التجارية بين الخليج العربي
وبلاد الشرق الأقصى وشرق إفريقيا

١/ وصف الخليج العربي .

٢/ طريق الخليج العربي التجاري إلى الشرق الأقصى .

٣/ طريق الخليج العربي التجاري إلى شرق إفريقيا .

المبحث الثاني
نشأة الموانئ البحرية والمراكز التجارية الإسلامية

١/ نشأة الموانئ البحرية .

٢/ المراكز التجارية الهامة على ساحل الخليج العربي .

المبحث الثالث
أثر الخليجيين في التجارة الدولية

١/ التبادل التجاري بين الخليج العربي والهند.

٢/ التبادل التجاري بين الخليج العربي والصين .

المبحث الأول

الطرق التجارية بين الخليج العربي

وبلاد الشرق الأقصى وشرق إفريقيا

أ -وصف الخليج العربي :

المقصود بالخليج العربي ، المنطقة التي تشمل الساحل الغربي للخليج العربي والممتد من جنوب البصرة وكاظمة إلى بحر العرب جنوب خليج عمان وهو الذي يضم البحرين وعمان فلا يدخل فيه بلاد الساحل الشرقي : إيران ولا بلاد العراق في شمال الخليج العربي(١) ، ويضاف في بعض الأحيان إلى البحرين عمان(٢) .

وقد وصف الجغرافيون العرب الخليج العربي بأنه شعبة مثلثة الشكل تنبعث شمالا من بحر الهند الأعظم(٣) على هيئة القلع(٤) ، وتقع بلاد فارس على الشاطئ الشرقي وبلاد العرب على الشاطئ الغربي(٥) وأول سواحله من جهة البصرة وعبادان عند نقطة تلاقي ضلعيه هناك ، أما حده الشرقي فيبدأ من فوهة دجلة العوراء(٦) ويتجه جنوبا مارا بمشهورات المدن على الساحل الفارسي مثل مهروبأن على نحو أربع مراحل من عبادان ، جناية ، وسينز ، وبوشهر ، وبقع ، وسيراف ، وبلاد ابن عمارة وهرمز إلى أن ينتهي عند حد تيز مكران(٧) ، حيث يبدأ أول حد السند(٨) .

---

(١) التوم الطالب محمد يوسف : النشاط التجاري في الخليج العربي وأثره في العلاقات الخارجية . ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي (العصر العباسي الأول) ، جامعة الإمارات بالتعاون مع المجمع الثقافي ، الدوحة ، فبراير ١٩٨٩م ، ص ٣٤٦ .

(٢) المرجع نفسه ، ص ٣٤٧ .

(٣) المسعودي مروج الذهب ومعادن الجوهر، جـ١ ص ١٢٥ .

(٤) الحموي (شهاب الدين أبو عبد الله) معجم البلدأن ، جـ ١ ، بيروت ،١٣٢٤هـ/١٩٠٦م ص ٣٤١ .

(٥) النويري (شهاب الدين أحمد بن عبدالوهاب) : نهاية الأرب في فنون الأدب – القاهرة ١٩٢٤م، جـ ١ ، ص ٢٣٤ .

(٦) ابن رسته (أبوعلي أحمد بن عمر) الأعلاق النفيسة ، ليدن ١٨٩١م ، ص ٧٨ .

(٧) ياقوت الحموي : مصدر سابق جـ ١ ، ص ٣٤٣ - ٣٤٤ .

(٨) ابن رسته : مصدر سابق ، ص ٧٨ .

أما الضلع الغربي للخليج فيبدأ كسابقه من جهة البصرة وعابدان من جهة دجلة العوراء وينحدر جنوبا على الساحل الغربي للخليج إلى البحرين ثم جزائر قطر وشط بني جزيمة وعمان ومسقط إلى رأس الجمجمة من بلاد مهرة[1]، وقيل إلى غب عدن[2] .

أما الضلع الأخير الجنوبي ، هو بمثابة قاعدة المثلث وهو يبدأ من تيز مكرأن ، ويمتد على سطح البحر إلى رأس الجمجمة[3] .

وفيما يتعلق بمواسم صلاحية كل من المياه الهندية والخليج للملاحة فقد يتبادر إلى الأذهأن أن ذلك يكون في موسم واحد ، وذلك بحكم اتصال مياه الخليج بالمياه الهندية ، غير أن الواقع على العكس من ذلك فهما متضادأن ويخالف كل منهما الآخر في السكون أو الهيجان ، ففي الوقت الذي يلين فيه بحر الهند وتقل فيه أمواجه ويستقيم ركوبه تكثر أمواج الخليج وتشتد ظلمته وتتقاذف مياهه ويصعب ركوبه[4] .

ومرجع ذلك إلى اختلاف هبوب الرياح على كل منهما تبعا لمنازل الشمس في البروج[5] وهو أمر كان أرباب السفن على دراية به وكانوا يعرفون أوقات هبوب الرياح وتوارثوا علم ذلك قولا وعملا وكانت لهم دلائل وعلامات يعملون بها إبأن هيجأنه وأحوال ركوده ، وثوراته[6] .

وقد أوضح كل من ابن الفقيه ، وابن رسته والمسعودي ،وإن لم يكن هنالك خلاف بينهم فيما ذكروه إلا أن ما أورده ابن رسته أكثر إيضاحا حيث قال[7] : (وأول ما تبتدئ صعوبة بحر فارس عند دخول الشمس السنبلة وقرب

---

(٢)يذكر المسعودي في كتابه مروج الذهب ، جـ ١ ،ص ١٢٥ أن رأس الجمجمة هو آخر بحر فارس ،
(٢) ابن رستة ، الأعلاق النفسية ، ص ٢٧٨.
(٣) النويري ، نهاية الأرب في فنون الأدب ، جـ ١ ، ص ٢٣٥ .
(٤) ابن رستة : المصدر السابق ، ص ٨٦ – ٨٧ .
(٥) المسعودي ، المصدر السابق ، ج ١ ، ص ١٦٧ .
(٦) نفس المصدر ، ج ١ ، ص ١٦٧ .
(٧) الإغلاق النفيسة ، المصدر السابق ، ص ٨٦ .

الاستواء الخريفي ففي كل يوم تكثر أمواجه وتتقاذف ويصعب ظهره إلى أن تصير الشمس إلى الحوت . وأشد ما يكون صعوبة ظهره وكثرة أمواجه وشدته في آخر زمأن الخريف عند كون الشمس في القوس ، فإذا كان قرب الاستواء الربيعي يبتدئ في قلة الأمواج ولين الظهر وسهولة المركب إلى أن تعود الشمس إلى السنبلة ، وألين ما يكون ظهرا وأسهل مركبا في آخر زمأن الربيع وهو عند كون الشمس في الجوزاء) .

وأما بحر الهند ، فإذا صارت الشمس في السنبلة تقل ظلمته وتنقضي أمواجه ويلين ظهره ويسهل مركبه إلى أن تصير الشمس في الحوت ، وألين ما يكون ظهرا عند كون الشمس في القوس ، وهذا يعني أنه في الوقت الذي تشتد فيه الرياح في بحر الهند ابتداء من أول الربيع إلى أواخر الصيف ، تقل أمواج الخليج ويلين ظهره(١).

وفي الوقت الذي يسهل فيه ركوب بحر الهند ابتداء من أول الخريف إلى نهاية الشتاء ، تكثر الأمواج بالخليج ويصعب ظهره ، مما يوحي بصعوبة الأنتقال بحرا بين المنطقتين . إلا أنه على الرغم من عدم إمكان استخدام بحر الهند عند هيجأنه لظلمته وصعوبته فإن الملاحة في الخليج كانت تتم على مدار العام(٢) لأنه أقل اضطرابا من بحر الهند(٣) .

وأيا ما كان الأمر فلم تكن المصاعب الناتجة على اختلاف الرياح بين الخليج وبحر الهند هي العقبة الوحيدة فقد تعددت الصعوبات التي تمكن بحارة الخليج من التغلب عليها بفضل خبراتهم ، ومهارتهم البحرية ،

---

(١) ابن رستة: الأعلاق النفسية، ص ٨٦ – ٨٧ ، ابن الفقيه (أبوبكر أحمد) : كتاب البلدأن ، بيروت ، ١٩٥٨م ، ص ٨ .

(٢) نفس المصدر ، ص ٨ .

(٣) الدمشقي (شمس الدين أبوعبدالله محمد أبي طالب شيخ الربوه) ، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر ألمأنيا ١٩٢٣م ، ص ١٦٦.

فقد كانت هناك منطقة الدردور• الواقعة على فم الخليج وهي عبارة عن ثلاثة جبال* في البحر ، وتوجد في هذه المنطقة دوامات وأمواج يتخوف رجال البحر إذا ما أشرفوا عليها ، فإذا أغفل الملاحون عنها ودخلتها مراكبهم أنكسر وغرقت بمن عليها[١] هذا فيما يتعلق بجنوب الخليج ، أما بالنسبة لشمال الخليج فكانت توجد (هوارات• كثيرة ومعاطف صعبة ، ومن أشدها ما بين جناية والبصرة وهو مكان مخوف لا تكاد تسلم منه سفينة عند هيجان البحر)[٢] .

وهنالك الموضع المعروف بالجرارة وهي دخلة من البحر في البر بالقرب من الأبله[٣] ويعرف أيضا باسم الكفلاء[٤] وهي منطقة قليلة العمق وخاصة وقت الجزر حتى يخاف على السفن الكبيرة أن تسلكه خشية أن تجلس على الأرض إلا في وقت المد[٥] ولهذا اتخذت الخشبات وأقيمت على نحو ستة أميال إلى جنوب وشرق عبادأن[٦] ، وهي عبارة عن أربع خشبات متفرقة تم غرسها وتثبيتها بأحكام في قعر البحر هناك ، وكانت كل منها مقامة على ثلاثة خشبات كالكراسي يعلوها مراقب يوقد المشاعل عليها ليلا ، وخصص لكل منها حراس وناطور وزوارق[٧] وهكذا كانت تلك الخشبات أو المراقب علامات في البحر لتحذير المراكب من الوصول إليها تجنبا لاحتكاكها بالأرض وأنكسارها . وعلى الرغم من تلك الصعاب وغيرها فقد نبغ أبناء الخليج وأثبتوا براعتهم في الملاحة والتجارة وملكوا ناصية التجارة العالمية[٨] .

• الدردور : جمعها دردورات وهي أماكن ثلاثة أحدها بالقرب من جزيرة بني مكاوان والثانية بالقرب من جزيرة قمار – والثالثة في آخر الصين أبو الفداء (عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر) تقويم البلدان ، ص ٣٧

* كسير وعوير، وليس فيه خير أبو الفداء تقويم البلدأن ، ص ٣٧٨ .

(١) الدمشقي ، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر ، ص ٢٢ – ٢٣ .

• هوارات : جمع هواراة ، الهوارة الهلكة وهي المناطق الخطرة داخل البحار ، الموسوعة العربية الميسرة ، ص ١٩٨٧ .

(٢) الأصطرخي : (أبوإسحاق بن محمد بن الكرخي) : مسالك الممالك ، ليدن ، ١٩٦٧م ، ص ٢٠ .

(٣)المسعودي : مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٦٩ .

(٤) نفس المصدر ، ج١ ، ص ١٦٩ .

(٥) ابن حوقل : (أبوالقاسم النصيبي) ، صورة الأرض ، ليدن ١٩٣٨ ، دار مكتبة الحياة ص ٥٢ .

(٦) أبوالفداء ، تقويم البلدان ، ص ٣٧٨ .

(٧) ابن الوردي (سراج الدين أبو حفص عمر) فريدة العجائب وفريدة الغرائب ، القاهرة ، ١٩٢٨م ، ص ٥٠ .

(٨) ناصر خسرو ، سفرنامة ، ترجمة يحيى الخشاب ، القاهرة ، ١٩٤٥م ، ص ١٠٠ .

وتعتبر الملاحة العربية قديمة جدا في بحر الهند عامة وفي الخليج العربي وبحر عمان والبحر الأحمر خاصة ، بدأت شاطئيه• ثم أصبحت فلكية تهتدي بالنجوم في وقت مبكر من العصور التاريخية[١] .

وثبتت مهارة العرب في هذا الفن بما أكتشف من آثار واغله في القدم ومن وثائق مكتوبة باللغات البهلوية واليونانية والصينية واللغة العربية[٢] .

تدل الآثار التي خلفها لنا الرحالة العرب على أن الملاحة في الخليج العربي قد نشأت منذ أقدم العصور وذلك بحكم أن هذه المنطقة كانت ممرا طبيعيا للتجارة العالمية بين الشرق الأقصى وحوض البحر المتوسط ، فقد أسهم العرب منذ القرون الإسلامية الأولى في هذه التجارة فصاروا بمرور الزمن تجارا وأصحاب رأس مال وربانية سفن ، كما أصبحت مراكز للتصدير والاستيراد بخاصة فيما يتعلق مع بلدان جنوب شرق آسيا والصين[٣] .

كان الاتصال بين هذه المناطق مليئا بالعقبات لأن العبور بين الخليج العربي والشرق الأقصى وشرق إفريقيا يحتاج إلى معرفة مواسم هبوب الرياح وتوفر سفن قوية تستطيع إحتمال الرياح العاتية فقد كان على العرب أن يتعرفوا على ذلك كله من أجل الاستفادة منه في بناء السفن والملاحة ، ويبدو أن العرب في العصور الوسطى قد أحرزوا باعا طويلا في هذه الميادين وذلك بدليل أن الخليج العربي والمحيط الهندي قد أصبحا مجالا حيويا للرحلات التجارية العربية[٤] .

• شاطئيه : لا يبتعد كثيرا عن الشاطئ .

(١) سليمان التاجر وأبي زيد السيرافي ، أخبار الهند والصين ، تحقيق إبراهيم خوري ، ١٤١١هـ/١٩٩١م ، مطبوعات دار الموسم للإعلام ١٤١١هـ/١٩٩١م ، ص ٥٣ .

(٢) نفس المصدر، ص ٥٣ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٥٤ .

(٤) صباح إبراهيم الشخيلي (دكتورة): دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية،١٩٨٥م،ص ١٦

وقد رافق أنضمام الشرق الأوسط للمسلمين أنتشار الأمن والسلام وإزالة كثير من الحواجز والعقبات مما أدى إلى أن تتحول التجارة تدريجيا من البحر الأحمر وصارت تسلك طريق الخليج العربي ، فازدادت أهميته لكونه أقصر وأقل تكلفة وليست فيه شعب مرجانية كالبحر الأحمر لذلك كان أكثر عبورا(١) .

إنفرد الخليج العربي بمميزات هامة وذلك لموقعه الاستراتيجي الذي حباه الله به حيث أنه كان ممرا تجاريا هاما منذ عصور سحيقة(٢) ، لذا نجد أن كل من الفرس والعرب قد اهتموا بالتجارة في الخليج العربي منذ وقت مبكر ونجحوا في تأسيس العديد من الموانئ التجارية وخاصة الفرس حيث أنشأوا الأساطيل البحرية لحماية سفنهم التجارية في كل من المحيط الهندي والخليج العربي(٣) .

وعلى الرغم من ازدهار النشاط التجاري والاقتصادي إلا أن موجة من الاضطرابات قد اجتاحت منطقة الخليج العربي في أواخر العصر الراشدي ثم استمرت طوال العصر الأموي وذلك عندما اشتعلت نار الحركات الإنفصالية المناهضة للسلطة الأموية مثل حركة الخوارج والزبيريين بالإضافة للحركات المناوئة(٤) .

وقد أدت هذه الحركات إلى زعزعة الاستقرار السياسي والاقتصادي للدولة الأموية في كافة الأقاليم التابعة لها بصفة عامة وفي منطقة الخليج العربي بصفة خاصة ، وأيضا ساعد تدهور التجارة في الخليج في هذه الفترة على إنصراف الدولة الأموية بصورة ملحوظة إلى ميدان البحر المتوسط والعمل على تحويله إلى بحيرة إسلامية(٥) .

---

(١) صالح أحمد العلي (دكتور) التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري ، بيروت ط١ ، ١٩٥٣م ، ص ٢٥٦ – ٢٥٧ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٢٥٧ .

(٣) التوم الطالب محمد يوسف : النشاط التجاري في الخليج العربي وأثره في العلاقات الخارجية . ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي (العصر العباسي الأول) جامعة الأمارات بالتعاون مع المجمع الثقافي ، الدوحة ، فبراير ١٩٨٩م ، ص ٤٤٢ .

(٤) فاروق عمر فوزي : الخليج العربي في العصور الإسلامية ، دار العلم ، دبي ، الطبعة الأولى بدون تاريخ ص ٧٨ .

(٥) التوم الطالب محمد يوسف ، مرجع سابق، ص ٣٤٥.

وقد تطورت تجارة الخليج بشكل ملحوظ خلال العصـــر العباســي الأول حيث أن الازدهار التجاري الذي عرفه الخليج العربي في هذا العصر يعتبر مدعاة للفخر والزهو وذلك لأسباب كثيرة منها أن الدولة العباسية كانت بطبيعــة الحــال تتجه شرقا أكثر من اتجاه الدولة الأموية التي كانت تتطلع نحو البحر المتوسط ثــم استتباب الأمن في الدولة الإسلامية من جهة ووجود دولـــة قويــة فــي الصيــن (أسر تانغ) وأخرى وفي الأقطار الجنوبية المحاذية لها[١] .

كل هذه العوامل قد ساعدت في أنتعاش التجارة بين منطقتين كل منهما في حاجة إلى منتجات الأخرى ، ومما تجدر الإشارة إليه أن اتخاذ الدولـــة العباســية لبغداد عاصمة لها قد أعاد للخليج العربي مكانته وازدهارالتجارة فيه بضعة قرون، حيث أصبح خطا للتجارة بين الشرق الأقصى* وأوربا لمدة تجاوزت معظم العصــر العباسي، وبناء على هذا فقد أصبح التحكم على الخليج منذ عصر مبكــر ، يعنــي الهيمنة على واحد من أهم الطرق التجارية في العالم المعروف أنذاك[٢].

وبالإضافة إلى ذلك فإن موقع الخليج قد ساعد على قيام حركـــة تجاريـــة فاعلة بينه وبين البلاد المجاورة له فأصبح يمثل جسرا بينه وبينها[٣] ، وربما اهتــم الأنسأن في الخليج العربي بالتجارة دون غيرها كمصدر من مصادر الرزق لفقــر البيئة وقلة الأمطار ، فقد أتجه في أول الأمر إلى البحر بحثا عن اللؤلــؤ و صيــد السمك، ولما لم يحقق له هذأن الموردأن العيش الكريم يمم وجهه شــطر التجـــارة سواء أكانت داخلية بين القرى ومراكز التجمع السكاني أم بيـــن هــذه المراكــز ومراكز العمرأن الأخرى عبر البحر[٤] .

لقد كسب الخليج أهمية تجارية ملحوظة قبيل ظهور الخلافة الإســـلامية ، وذلك عندما أولاه الحكام في العراق اهتماما كبيرا ليصبح مركزا لتجارة الشـــرق

---

(١) نقولا زيادة : الجغرافيا والرحلات عند العرب ، ص ٢٢٣ .

(٢) أحمد العنأن : المعالم الأساسية ، لتاريخ الخليج ، بدون مكان وتاريخ للنشر ، ص ١٨.

(٣) جورج فضلو جوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصـــور القديمـــة وأوائـــل القـــرون الوسطي، ص ٢١٨ .

(٤) خالد سالم محمد: ربابنة الخليج العربي ومصفاتهم الملاحية ،الطبعة الأولى، الكويت، ١٩٨٢م ،ص ١٣ .

* الشرق الأقصى يعني بلاد الهند و الصين

والغرب ، وساعدهم في ذلك استقرار بعض القبائل العربية في السواحل الجنوبيـــة لإيران منذ القرن الثالث الميلادي[١] .

وهكذا استمر الخليج العربي أحد الروافد الأساسية في نقل حضارات العالم القديم عبر التجار إلى أن جاء الإسلام ، فدخل أهل الخليج عقب صلح الحديبية فـي الإسلام حيث بعث الرسول ﷺ رسالتين إلى ملكي البحرين وعمان يدعوهما إلـــى الإسلام[٢].

ومنذئذ أخذ النشاط التجاري في الخليج يزدهر بصورة ملحوظـــة ، وقـــد ساعد أهل الخليج في ذلك أنتشار الأمـــن والاســـتقرار اللذيـــن صحبـــا الدعـــوة الإسلامية ، كما قضى على السياسة الجمركية العقيمة التـــي كـــانت ســـائدة قبـــل الإسلام[٣] .

٢/ طريق الخليج العربي التجاري إلى الشرق الأقصى

/ طريق الخليج العربي التجاري إلى الصين :

يمتد طريق الشرق الأقصى من الخليج العربي إلى كانتون ويعتبر أطـــول طريق بحري استعمله الإنسان على نحو منتظم قبل التوسع الأوربي فـــي القـــرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي ، وكان لأنتقال الحكـــم الأمـــوي إلـــى العباسين أثر بالغ في تنشيط التجارة في هذا الطريق بسبب أنتقال العاصمـــة إلـــى بغداد[٤] .

ومما يؤكد اتصال العالم الإسلامي بالهند والصيـــن فـــي عصـــر الدولـــة الأموية برا وبحرا تلك الهدايا التي كان يتلقاها خلفاء بني أمية من ملـــوك الـــهند والصين[٥].

---

(١) الدينوري (أبوحنيفة أحمد داوذ الدينوري) تحقيق عبدالمنعم عامر ، الأخبار الطوال ، دار السرية بـيروت ، ١٩٦٠م ، ص ٨٤.
(٢) التوم طالب ، النشاط التجاري في الخليج العربي ، وأثره في العلاقات الخارجية ، ص ٢٣٦ .
(٣) نفس المرجع ، ص ٢٣٦ .
(٤) مجلة العربي ، الكويت ، ٦ شوال ١٣٧٨هـ (الطرق التجارية ، لمحمد السمرة) ، ص ٢٠ .
(٥) المسعودي ، مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٤٠ .

استمر الملاحون العرب في الأقطار المطلة على الخليج العربي لا سيما في عمان والبحرين في دورهم التجاري المتميز منذ أقدم العصور وكان هؤلاء النواخذة على دراية تامة بمسالك الخليج العربي والمحيط الهندي الملاحية ، وقد وصل التجار العرب إلى الصين والهند وشرق إفريقيا قبل الإسلام واستمر هذا النشاط التجاري في العصور الإسلامية ، ويؤكد جمهور من الباحثين أن عرب الخليج العربي هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى ، وأن عبارة (سفن صينية) التي كان يستخدمها جغرافيو العرب و مؤرخوهم كانت تعني أحيأنا سفنا إسلامية مخصصة للإيجار إلى الصين ، وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفنا غير فارسية سوى سفن القراصنة الهنود(١) .

وهذا الطريق البحري إلي الشرق الأقصى الذي كان يسلكه التجار العرب والسيرافيون ذهابا وأيابا عند نقلهم للحرير وسائر سلع الشرق الأقصى وكان حلقة الوصل بين عالمين مختلفين عالم الشرق وعالم الغرب ، وإلى جانب هذه المسارات البحرية كان هناك مسار بري يبدأ من بغداد التي كانت مليئة بكل أنواع السلع المختلفة من بلاد الشرق الأقصى فكان التجار يحملون بضائعهم على ظهور الدواب وينقلونها إلى سوريا ومنها إلى موانئ شرق البحر المتوسط حيث تصدر إلى الدولة الرومانية أو إلى مدن جنوب أوربا ، وأهم ما كان يرسل إلى سوريا الحرير الخام وخيوطه(٢) .

وقد أصبحت العديد من المراكز التجارية الرئيسية مستودع التجارة الواردة من الصين والهند وبغداد وكانت السفن تنقلها من عدن إلى شرق إفريقيا أو إلى مصر التي كانت ترسل بسفنها عبر البحر الأحمر لتصل إلى عدن وتشتري ما تحتاج إليه من سلع مختلفة مثل البخور والعطور(٣) .

---

(١) عبادة كحيلة : العرب والبحر ، القاهرة ، ١٩٨٩م ، ص ٥٩ .
(٢) جورج فضلو حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ١٠٠ .
(٣) نفس المرجع ، ص١٠٠ .

و الراجح أن النواخذة* العرب تمرسوا في سلوك هذا الطريق البحري وأصبحوا سادته والعارفين بكل أسراره وتعرفوا على مواطن الضعف فيه ومواسم مده وجذره وأوقات هبوب الرياح والعواصف وأفادوا من ذلك فائدة كبيرة وخصصوا في جذره محطات ومراسي للتموين والاستراحة ، وتذكر المصادر العربية تفاصيل ضافية في وصف هذا الطريق البحري الذي كان يسلكه البحارة العرب في عمان والبحرين في المحيط الهندي ، وأكثر من زودنا بتفاصيل وصفية عن هذا الطريق ابن خرداذبه(١) وابن الفقيه(٢) .

وبفضل هذه النصوص تمكنا أن نقدم عرضا مختصرا للرحلة البحرية التي كان يقوم بها التجار العرب إلى الهند والصين سعيا وراء التوابل والحرير . فقد كانت السفن الصغيرة تبحر من البصرة إلى سيراف حيث تفرغ شحنتها في سفن أكبر يمكنها أن تتحمل مياه المحيط الهندي بأمواجه العاتية أحيانا والضحلة أحيانا أخرى ، وتتجه السفن بعد ذلك إلى صحار قصبة عمان ومنها إلى مسقط آخر أعمال عمان ، وكانت المسافة بين سيراف وعمان مائتي فرسخ(٣) .

الطريق التجاري إلى الهند :

اهتم عرب الخليج بالتجارة مع الهند منذ وقت مبكر خاصة مع أزد عمان والفرس الذين أحتكروا تجارة الأبلة وصحار** ، فأخذت سفنهم تجوب البحار متخذة من الهند سوقا لها لترويج تجارتهم وخاصة تجارة الحرير(٤) .

---

* هم ملاك سفن البحر أو كلائهم الوحدة نأخذه وهو المتصرف في السفينة أو المتولي لأمرها سواء أكان يملكها أو أجير ، جورج حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٧٣ .

(١) ابن خرداذبه (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله) المسالك والممالك ، ليدن ، ١٩٦٧م ، ص ٢١ .

(٢) ابن الفقيه : مختصر البلدان ، ص ١٩ .

(٣) حوراني : المرجع السابق ، ص ١٠١

(٤) نفس المرجع ، ص ١٠١.

** مرفأ على ساحل عمان على خط عرض ٢٤° / ٢٢° شمالا وخط طول ٤٥° ٥٦° شرقا وللمرفأ طريق جيد ومرسي بديع، أنظر دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الرابع عشر ، ليدن ، ١٩٣٤م ، ص ١٤٦ .

وللسفن طريقين إلى الهند ، إذ تستطيع التوقف في صحار ومسقط وهما ميناءان على ساحل عمان يضجان بالحركة والحياة فتزود بقدر طيب من الماء ثم تعبر مياه المحيط الهندي إلى كولم ملى (كويلون) الحالية في جنوب ملبار ، وهذا هو الطريق الذي وصفه سليمان السيرافي وكانت تسلكه بطبيعة الحال السفن التي تقطع الرحلة الطويلة إلى الصين وكانت السفن تستطيع أيضا قطع الرحلة على طول السواحل مارة بجزيرة (كيش) وهرمز القديمة والديبل والمنصورة وغيرهما من موانئ السند . وكان يجب بعد السند اتخاذ الحيطة من القراصنة المعروفين في خليج كيش ، وكان هؤلاء القراصنة يغيرون ببوارجهم على أرجاء فسيحة من المحيط الهندي وكانوا يبلغون أحيانا مصب دجلة والجزء الجنوبي من البحر الأحمر ، وسواحل سيلان ، وكانت جزيرة سوقطرة أهم أوكارهم [١].

وجاءت أشد الهجمات من جماعة الميذ أو (الميد) الذين اشتهروا في البحر، وكانوا يسكنون في غرب حوض السند ومراكزهم سرست أو سرشت[٢] وقد اشتهر الميد بالقرصنة في البحر ، فقد ذكر المسعودي[٣] في كتابه التنبية والإشراف : (نهر مهران في السند به جنس يقال له الميد وهو خلق عظيم حرب لأهل المنصورة ولهم بوارج في البحر تقطع مراكب المسلمين المجتازة إلى أرض الهند والصين والقلزم وغيرها كالشوأني والصوايف في بحر الروم .

وقيل الميد (لصوص)[٤] ، كما قيل في قصة سفينة تحمل نسوة هدية للحجاج فقرصن لها قوم من ميد الديبل في بوارج فأخذوا السفينة بما فيها[٥] .

---

(١) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٠٨ .

(٢) ابن خردانية : المسالك والممالك ص ٦٢ .

(٣) التنبيه والأشراف : تصحيح ومراجعة إسماعيل الصاوي ، القاهرة ، ١٩٣٨م ، ص ٥٥ .

(٤) ابن خردانية : المصدر السابق ، ص ٦٢ .

(٥) البلاذري (أحمد بن يحى بن جابر) فتوح البلدان، بيروت ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م دار الكتب العلمية ص ٤٣٥

وهناك رأي بأن الميد هم الذين يقطعون في البحر[١] وفي منطقة المنصورة جنس يقال لهم الميد ، وهم نوع من السند[٢] .

ويقول ابن حوقل[٣] : (يسمون الميذ مقابل الميد) ويشير البلازري في فصله[٤] عن (فتوح السند) إشارات عديدة إلى حملات المسلمين على الميد والكيرج ، وقد يكون الميد والمند شعبا واحدا .

وكانت السفن تلاقي أهوالا كثيرة في رحلاتها إلى الهند والصين بسبب صعوبة الملاحة في المحيط الهندي ووجود مكان يهدد السفن الصاعدة والهابطة ، ولقد تحدث الجغرافيون المسلمون عن مكامن هذه الأخطار وهي بالقرب من الأبلة موضع معروف بالجرارة اتخذت الخشبات في فم البحر مما يلي الأبلة وعبادأن عليها أناس يوقدون النار بالليل على خشبات ثلاث كالكراسي في جوف الليل خوفا على المراكب الواردة من عمان وسيراف وغيرها أن تقع في تلك الجرارة فتعطب فلا يكون لها خلاص[٥] .

ومن مخاطر بحر الزنج وجود هوارات كثيرة ومعاطف صعبة من أشدها مابين جناية والبصرة مكان يسمى (هورجنابه) وهو مكان مخيف لا تكاد تسلم منه سفينة عند هيجأن البحر وبها مكان يعرف بالخشبات يبعد من عبادأن نحو ستة أيام على مجرى ماء دجلة إلى البحر ، ويرى الماء حتى يخاف على السفن الكبار أن سلكته أن تجلس على الأرض إلا في وقت المد وبهذا الموضع خشبات منصوبة قد بنى عليها مركب يسكنه ناطور يوقد بالليل ليهتدي به ، ويعلم به المدخل إلى دجلة وهو مكان منحرف إذا ضلت السفينة فيه خيف أنكسارها لرقة الماء[٦] .

---

(١) البلازري: فتوح البلدان ، ص ٤٤٠ .
(٢) المسعودي : مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٧٨ .
(٣) صورة الأرض ص ٣٢٣ .
(٤) البلاذري : المصدر السابق ، ص ٤٤٠ .
(٥) المسعودي ، المصدر السابق ، جـ١ ، ص ١٧٩ .
(٦) الاصطرخي ، المسالك والممالك ، ص ٤٢ .

وصف المسعودي هذه الأهوال التي لاقاها أثناء سفرياته في هذا المحيط بقوله[1] : (وقد ركبت عددا من البحار كبحر الصين والروم والقلزم واليمن وأصابني فيها من الأهوال مالا أحصيه كثرة فلم أشاهد أهوالا من بحر الزنج والسند) .

أما عن الموسم الذي كان الملاحون والتجار العرب يبحرون فيه عامة في الجزء الغربي من المحيط الهندي فهو كما ورد على لسان المسعودي[2] (عندما تكون الشمس في القوس ، أي في النصف الثاني من نوفمبر والنصف الأول من ديسمبر) . وعن كتاب أخبار الصين والهند بأزمنة الرحلة إلى الصين فيقول : أن الرحلة من مسقط إلى كانتون كانت تستغرق مائة وعشرون يوما عدا فترات الوقوف في الموانئ ولهذا يجب أن تقدر ستة أشهر أو أكثر للرحلة كلها من البصرة أو سيراف ويشمل ذلك فترات التوقف في الطريق وكانت رحلة الذهاب والعودة معا تستغرق عاما ونصف عام ، وكان الرجال يقضون الصيف بين أهليهم قبل الرحلة التالية[3] .

ترتبط الهند بطريق بري من السند إلى خراسان أو يسير موازيا للساحل الشرقي للخليج العربي إلى العراق ،حيث يمر عبر السند إلى كرمان ، ثم إلى فارس ثم الأهواز ومنها إلى البصرة فبغداد[4] .

تتميز الطرق البرية بأنها أقصر وآمن من الطرق البحرية ، غير أنها توجد فيها مساوئ منها : مرورها بمناطق صحراوية وعرة وجرداء قليلة المياه ، إضافة إلى تعرض اللصوص وقطاع الطرق الذين يتمركزون في تلك المناطق الصحراوية ، أما الطرق البحرية فبعضها يسلك طريق الخليج العربي وبعضها يسلك طريق البحر الأحمر ، فأما الطريق الأول : كانت السفن الخارجة من الخليج

---

(١)مروج الذهب ومعادن الجوهر ، جـ ١ ، ص ١٠٧ .

(٢) نفس المصدر ، جـ ١ ، ص ١٠٧ .

(٣) عبدالعزيز الدروي (دكتور) تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري بدون تاريخ ،ص ١٥٤ .

(٤) ابن خرداذبة ، مسالك الممالك ، ص ١٥٥ .

العربي فأنها تمخر عباب المحيط الهندي مباشرة متجهة نحو الهند فتصل إلى كولم ملي ثم تسير حول الجزر الجنوبية من جزيرة سرنديب متجهة شرقا إلى جزر لنجبالويس ثم إلى كله بار ، وبعد ذلك تعبر مضيق شلاهط (ملقا) نحو جزيرة (تيومة) ، ثم تقصد مباشرة إلى كندرأنج في دلتا ميكونج ثم إلى الصنف ، ثم إلى أبواب الصين ، (شعاب باركل) ومنها إلى خانفو وهي كانتون ميناء الصين العظيم . وكانت السفن التجارية الآتية عن هذا الطريق تفرغ بضائعها عند رأس الخليج العربي ، حيث تنقل إلى العراق ومنها إلى سوريا فالبحر المتوسط[١] .

أما الطريق الثاني فهو طريق البحر العربي فالبحر الأحمر وكانت التجارة الآتية عبر هذا الطريق تذهب إلى الموانئ الواقعة على ساحل البحر الأحمر الغربي أو إلى ميناء العقبة حيث تنقل منها إلى سوريا وموانئ البحر المتوسط[٢] .

وغدت الرحلات التجارية لسفن الخليج العربي تهيمن على جميع المسالك إلى الشرق الأقصى وتحمل منتجات سواحلها الغربية المطلة على بحر لاروي وسواحلها الشرقية المشرفة على بحر هركند . وإذداد نشاط هذه الرحلات حين أنضمت إليها سفن الصين التي توقفت بعد إضطراب أحوالها نتيجة لثورة هوأنج تشاد سنة ٢٦٥هـ /٨٧٨م وصار يتوقف على سفن الخليج العربي ازدهار التجارة، بين الهند والدولة العباسية حتى أن أي كارثة أصابت تلك السفن تردد صداها عند أهل الخليج والهند وكذلك كانت تلك السفن من الكبر بحيث يؤثر أي خطر تتعرض له تلك السفن على الأحوال الاقتصادية للأطراف المشتغلة بذلك التبادل التجاري الواسع النطاق[٣] .

(١) جورج حوراني – العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٠٨

(٢) أحمد صالح : محاضرات في تاريخ العرب ،مطبعة الأرشاد بغداد ١٩٦٤م – ص ٣٦ – ٣٧ .

(٣) جورج حوراني : المرجع السابق ، ص ٢٠٩ .

٢/ *الطريق التجاري بين الخليج العربي وشرق إفريقيا :*

كانت الطرق التي سلكها بحارة الخليج العربي إلى شرق إفريقيا تشبه الطرق التي سلكوها إلى الشرق الأقصى ، لذا غدت تلك الجهات الإفريقية في نظر تجار الخليج العربي جزءا لا يتجزأ من عالم المحيط الهندي وميدان أساسي للتكامل الاقتصادي الذي برعوا فيه في ميدان التبادل التجاري مع الشرق الأقصى، والمعروف أن بحر الهند الذي جرت عليه سفن الخليج إلى الشرق الأقصى اشتهر باسم بحر الحبشة للدلالة على أهمية البلاد الإفريقية المطلة على سواحله وأنها لا تقل شهرة عن الهند ، وبحر الهند هو (البحر الحبشي) ويمتد طوله من الغرب إلى الشرق من أقصى الحبشة إلى أقصى الهند والصين ثمانمائة أو تسعمائة ميل وقد يتقارب في قلة العرض في موضع دون موضع(١) .

كان التجار العرب يبحرون بسفنهم التجارية إلى سواحل شرق إفريقيا لتفريغ سلع الشرق الأقصى من جرير وتوابل كما كانوا يجلبون من هناك الرقيق والعاج وغيره من السلع الإفريقية لبيعها في بلاد العرب والهند والصين كما كان هؤلاء النواخذة يلازمون الساحل الإفريقي ولا يتعمقون داخل مياه المحيط بهدف التنقل بين أكبر عدد ممكن من الجزر المتناثرة قبالة الساحل الشرقي لإفريقيا سعيا لتبادل السلع معها(٢) .

وكانت أقصى المناطق التي تصل إليها الرحلة العربية أرض سفالة (موزمبيق الحالية) وهي أقصى بلاد الزنج وإليها تقصد مراكب العمانيين والسيرافيين، وهي غاية مقاصدهم في أسافل بحر الزنج(٣).

والراجح أن البحارة العرب قد توقفوا في رحلاتهم تجاه الجنوب على طول الساحل الإفريقي نسبة لتوقف الرياح الموسمية على الهبوب جنوبي رأس

---

(١) المسعودي: مروج الذهب ومعادن الجوهر ، جـ ١ ، ص ١٠٨ .

(٢) عيادة كحيلة : العرب والبحر ، ص ٥٥ .

(٣) المسعودي : المصدر السابق، جـ ١ ، ص ١٠٨ .

وقد أطلق أهل الخليج العربي على البحر الحبشي هذا اسم الخليج البربري أو اسم بحر بربري أو بلاد جفوني فكانوا حين يركبونه يرتجزون بعد أن تملكهم الخوف قائلين:-

بربري وجفوني	موجك المجنون
جفوني وبربري	وموجها كما ترى(١)

ثم تمخر سفنهم عباية حاملة مختلف أصناف السلع حتى ينتهي بهم المطاف إلى جزيرة قنبلو وإلى بلاد سفالة والواق واق من أقاصي أرض الزنج، والملاحظ أن أهل الخليج أطلقوا على سكان خليج البربري أهل الزنج. وكانت بلاد الصومال المشرفة على خليج البربري قد نالت حظا وفيرا من رحلات الخليج العربي التجارية وما اقترن بها من ظهور مراكز تجارية هامة(٢).

امتدت رحلات تجار الخليج إلى أقاصي الزنج التي عرفت عندهم باسم سفالة حيث اشتهرت تلك البلاد بمعدن الذهب الأمر الذي دفع بعض أبناء الخليج للإقامة في هذه المراكز التجارية الهامة على سواحل شرق إفريقيا فكونوا بذلك جاليات عربية قامت بدور نشيط في ربط العلاقات التجارية الخليجية وتسهيل مهامها في هذه البلاد(٣).

ولما كان الاتصال بين بلدان الخليج العربي والهند والصين وشرق إفريقيا تعترضه العقبات لذا لا بد من معرفة مواسم هبوب الرياح وقد عرف العرب نظام هبوب الرياح الموسمية في الخليج والمحيط الهندي والبحر الأحمر فساعدهم على ذلك اتقان ركوبه، وبالتالي نظموا رحلاتهم البحرية إلى الشرق الأقصى والهند وشرق إفريقيا وبخاصة أن هناك اختلافا في مواعيد هبوب الرياح الموسمية في المحيط الهندي، فالسفن الذاهبة إلى الصين كانت تدخل إلى الخليج العربي في شهرى

(١) سليمان إبراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول ، ص ١٧٢ ، المسعودي ، مروج الذهب ،جـ١، ص ١٠٨ .

(٢) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٠٨ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٠٨ .

ربيع الآخر وشوال وتعبر المحيط من مسقط إلى ساحل ملبار تدفعها الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ما بين شهري ذي القعدة وذي الحجة ولكنها تستعين في رحلة العودة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية في شهر نيسان، وكانت الرحلة الملاحية بين الخليج العربي والهند والصين تستغرق ما يقرب من ستة أشهر(١).

أما السفن القاصدة شرق إفريقيا فتدفعها الرياح الشمالية الشرقية السنوية في النصف الثاني من شوال والنصف الأول من ذي الحجة وتعود إلى الخليج مع الرياح الجنوبية الغربية في الصيف(٢).

وفي ذلك يقول المسعودي(٣) (أن بحر الصين والهند وفارس واليمن متصلة غير منفصلة إلا أن هيجانها وركودها مختلف باختلاف مهب رياحها وآثار ثورأنها فبحر فارس تكثر أمواجه ويصعب ركوبه عند لين بحر الهند واستقامة ركوبه عند ارتجاج بحر الهند واضطراب أمواجه وظلمته)

تشعبت الرحلات التجارية التي اتجهت من الخليج العربي جنوب المراكز الهامة على الساحل الشرقي لإفريقيا فكانت تنطلق من صحار بأرض عمان بعد أن تزود بالمياه وتسير بحذاء الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية وتجارتها مع شرق إفريقيا فكانت شعبة من الرحلات القادمة من الخليج العربي تدخل مياه البحر الأحمر حتى تصل إلى جدة التي سيطر على تجارتها أهل سيراف وما جاورها من مناطق الساحل الفارسي وغدت لهم بها قصور عجيبة(٤).

وكان طريق شرق إفريقيا يتفرع إلى فرعين الأول يبدأ من إحدى المراكز التجارية المتعددة على الخليج العربي سواء من البصرة أم سيراف أو عمان إلى

(١) جورج حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى ، ص ٢٢٠ –٢٢١ .

(٢) عبدالمنعم زكي طرق : التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، القاهرة ، ١٩٧٣م ، ص ١٨ .

(٣) مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١١٠ .

(٤) المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٧٩ .

مدغشقر ويسير بمحاذاة الشاطئ الجنوبي للجزيرة العربية حتى عدن ومن عدن التي كانت المستودع الرئيسي للتجارة الواردة من الصين والهند وبغداد، يتجه أما إلى البحر الأحمر حيث كانت مصر ترسل سفنها إلى عدن لتشتري ما تحتاج إليه من سلع وتوابل ثم تتجه إلى شرق إفريقيا(١).

وهناك يستمر الطريق على طول الساحل الشرقي لإفريقيا إلى سفالة في موزمبيق وقنبلو في مدغشقر(٢).

وقد وصف هذا الطريق بأنّ أهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الطريق إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج، والعمانيون يعرفون هذا البحر وموجه عظيم كالجبال الشاهقة يصفوه بأنّه موج أعمى، يريدون بذلك أنّه يرتفع كارتفاع الجبال وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية لا ينكسر موجه ولا يظهر من ذلك زبد كتكسر أمواج سائر البحار، ويزعم أنّ موج هذا البحر مجنون وأنّ هؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب الأزد(٣).

أمّا الفرع الآخر لهذا الطريق البحري فيخرج من رأس الحد• على ساحل عمان إلى جزيرة سوقطرة ثم رأس جوردافوي على الساحل الشرقي لإفريقيا إلا أنّ هذا الطريق كان محفوفاً بالمخاطر نظراً لوجود كثير من اللصوص في جزيرة سوقطرة واعتراضهم السفن المارة فكانت معظم السفن تفضل السير في الطريق المار بعدن(٤).

---

(١) مجلة اتحاد المؤرخين العرب ، لجنة تدوين تاريخ قطر ، الدوحة ، ١٩٧٦م ، (العلاقات التجارية بين دول الخليج العربي وبلدان الشرق الأقصى لأحمد الشامي) ص ٣٤٤ .

(٢) مجلة المؤرخين العرب ، لجنة تدوين تاريخ قطر ، الدوحة ، ١٩٧٦م ، (العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصي) لأحمد الشامي ، ص ٣٤٥ .

(٣) المسعودي ، مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٠٩ ، ١١٠ .

• يقع هذا الرأس جنوب غرب مسقط ، انظر : شارل جورج بدران : أطلس العالم ، مطابع فالارادي ، ١٩٧٨م ، ص ٦٦.

(٤) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٣٠ – ٢٣١ .

وتعتبر جزيرة سوقطرة من أوكارهم الرئيسية ومنها يبلغون في غاراتهم إلى أرجاء فسيحه من المحيط الهندي قد تصل ما بين الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وإلى جزيرة سيلان لمواجهة غارات هؤلاء المتلصصة ورد غاراتهم وقد إتخذت بعض الإجراءات الحازمة ضدهم، مثل تزويد السفن التجارية بالجنود المدربين النفاطين• والمقاتلين[١] وبالإضافة إلى ذلك فإنّ المصاعب السياسية كانت تهدد باضطراب الحركة التجارية أو توقف سيرها على طول الطريق البحري الموصل بين الخليج العربي والشرق الإفريقي وأنّ بلاد كلة تقع في منتصف الطريق إلى الصين وإليها تنتهي مراكب أهل الإسلام من السيرافيين والعمانيين في هذا الوقت فيجمعون ما ورد من تجارة أهل الصين في مراكبهم[٢] وقد كان في بدء الزمان بخلاف ذلك و أنّ مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلةوالبصرة، كذلك كانت المراكب تختلف من المواضع المذكورة إلى هنالك فلما عدم العدل وفسدت النيات وكان من أمر الصين ما وصفنا التقى الفريقان جميعاً في هذا النصف، ثم يركب التجار من مدينة (كلة) مراكب الصين إلى مدينة خانفو)[٣].

• هم الذين يركبون القوارب السريعة (الطرادة) ويحلمون النفط المشتعل ويرمونه على العدو . انظر : أبوزيد شلبي : النظم الإسلامية ، ص ٤٣ .

(١) المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١٢ – ١٤ .

(٢) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٢١ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٢١ .

المبحث الثاني

نشأة الموانئ البحرية والمراكز التجارية الإسلامية

نشأة الموانئ البحرية:-

نجحت الخلافة العباسية في عصرها الأول في دعم سياستها الاقتصادية، وانعكس ذلك النجاح في إنتعاش التجارة في الخليج العربي ، والذي كان يعرف باسم (بحر البصرة) وازدهار موانىء هذا الخليج وهي البصرة ، الأبلة وصحار وسيراف التي تدفقت السلع والمتاجر عليها، وبذلك حلت محل مينائي عدن والقلزم في استقبال سفن الشرق الأقصى، وحصلت الدولة العباسية على أرباح طائلة من عائد سلع الشرق الغنية التي كانت تداولها التجارة العالمية في ذلك الحين. وانعكست آثار هذه الثروة الطائلة في حياة الترف التي عاشتها الخلافة العباسية في عصرها الأول الزاهر[١].

ويقول في ذلك آدم متز[٢] (كانت التجارة آنذاك مظهرا من مظاهر أبهة الإسلام وصارت هي السيدة في بلادها).

وكانت سفن المسلمين وقوافلهم تجوب كل البحار والبلاد وأخذت تجارة المسلمين المكان الأول في التجارة العالمية حتى كانت بغداد تقرر الأسعار للعالم في ذلك العصر في البضائع الكمالية على الأقل[٣].

ولا غرو في ذلك إن اهتم العباسيون بالتجارة في الخليج لأن عصرهم يعد من العصور التي بدأ فيها الازدهار التجاري والصيرفي وأصبحت التجارة في مقدمة النشاط الاقتصادي وذلك حين أخذ العباسيون في استقلال الأراضي وامتلاكها لأنها تعتبر مصدر دخل ثابت لهم[٤].

---

(١) آدم متز – تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري جـ٢ ، ص ٢٦٥ .

(٢) نفس المرجع ، جـ٢ ، ص ٢٦٥ .

(٣) عطية القوصي : (دكتور) – تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجري ، المطبعة العصرية الكويت١٩٨٠م ص ٨ .

(٤) عبدالعزيز الدوري ، التكوين التاريخي للأمة العربية ، دراسة في الهوية والوعي ، مطبعة الجمهورية بغداد ١٩٧٣م ، ص ٢٢-٢٣.

وتتمثل أهمية موانئ الخليج العربي في أنها كانت تتخذ قديما مراسي لنقل التجارة البحرية بين الشرق والغرب. وكان الخليج العربي أهم معبر مائي يربط البحار الهندية بقارة آسيا[١] من جهة وبلاد الشرق الأدني* من جهة ثانية وقديما سلكه أهل اليمن في عصر الدولة السبئية لنقل تجارة الهند إلى البحرين وعمان وعدن وشرق إفريقيا فعلى سواحله نشأت موانئ قديمة كانت تتخذ مرافئ للحط والإقلاع وأسواق عالمية للتجارة الهندية والصينية والعربية كما عرف بعضها الآخر بدهليز الصين[٢].

المراكز التجارية الهامة على ساحل الخليج العربي:-

لقد تعددت المراكز التجارية على ساحل الخليج العربي وتميز منها عدد من مراكز التجارة والتجمع التجاري وقد حرص الخلفاء العباسيون منذ أن أقاموا خلافتهم في بلاد العراق على أن يجعلوا هذه البلاد مركز الثقل السياسي والحضاري والتجاري في الدولة الإسلامية[٣]. ولتحقيق ذلك كان عليهم أن يحولوا طريق تجارة العالم من البحر الأحمر والبلاد المطلة عليه إلى الخليج العربي وبلاد العراق ، ونجح العباسيون في عصر خلافتهم الأول في تحقيق هذه السياسة فقد طريق البحر الأحمر نشاطه وأصبح دوره التجاري ثانويا ، وأنتقل هذا النشاط تدريجيا إلى ساحل الخليج العربي وازدهرت الموانئ التي تقع عليه. ومن ثم حلت موانئ هذا الخليج وهي سيراف والبصرة والأبلة ثم كيش محل مينائي الفرمة والقلزم في استقبال سفن الشرق الأقصى. ثم تدفقت سلع ومتاجر الشرق على هذه الموانئ وغدت التجارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري مظهر من مظاهر عظمة الإسلام، وأخذت سفن المسلمين تجوب البحار وتصل إلى أقصى البلاد[٤].

ومن أهم هذه الموانئ ميناء سيراف على ساحل الخليج العربي.

---

(١) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٢١ .

(٢) جورج حوراني : العرب والملاحة في الخليج ، ص ٢٧ – ٢٨ .

(٣) Wit : Legypte Arabe, Paris 1937 T – Iv, pp 166- 167

(٤) Hegd : Histoiredu commerce, leipzg 1923 PP 26 - 27

ميناء سيراف:-

بنى الخلفاء العباسيون هذا الميناء على الجانب الشرقي من الخليج العربي لتسهيل وصول سفن تجار الصين الكبيرة التي لم تكن تستطيع الوصول إلى مدخل دجلة بسبب الرمال التي تأتي مع هذا النهر وترسبه عند مدخله، وتعتبر سيراف المركز الدولي للتجارة والملاحة خاصة في القرون الثلاثة الأولى من الهجرة وإن السفن القادمة إلى سيراف لم تكن ترسو فيها ولكن بالقرب منها عند موضع يقال له (نابد) وهو خليج ضارب بين جبلين على بعد ميلين من مدينة سيراف وهو ميناء جيد للغاية وإذا وصلت المراكب إليه أمنت جميع أنواع الرياح(١).

وكان ميناء سيراف (الطاهرة اليوم) في كرمان الواقعة على الشاطىء الإيراني جنوب شيراز والمحازي للخليج العربي ، وإن المضاحل الخوانة عند مصب نهر الأُبلةوالتي كانت تعترض الملاحة هنالك قد تسببت في نمو ميناء سيراف حتى بلغت التجارة فيه مبلغا جعل منه منافسا للبصرة وميناءها الأبلةفي الغنى والثروة . رغم أن هذه المدينة كانت تقوم على شاطئ حار ومجدب شأنها شأن عدن لذا كانت تعيش على ما يرد إليها من مؤن عبر البحر، فكان الفضل في وجودها تجارتها البحرية، ويصف الجغرافيون العرب القصور الجميلة التي كان يقيم فيها تجارها وأصحاب سفنها فكانت مبنية من طوابق من خشب الساج المستورد من الهند وغيره من الأخشاب المجلوبة من شرق إفريقيا(٢). وإن الشحنات كانت تجلب عادة في سفن صغيرة من الأُبلة ميناء البصرة إلى سيراف حيث كانت تنقل بالسفن الكبيرة إلى الصين(٣).

---

* إن الفرس ذكروا في كتابهم المسمّى بالأستاق وهو عندهم بمثابة التوراة والأنجيل عند اليهود والنصارى إن (كي كاوس) لما حدّث نفسه بالصعود إلى السماء ، وعندما غاب عن عيون الناس أمر الله الريح فجذبته فسقط بسيراف فقال أسقوني ماء ولبنا فسقوه ذلك بذلك المكان فسمي بذلك لأن شير هو اللبن وأب هو الماء ثم عربت فنقلت الشين إلى السين والباء إلى الياء فقيل سيراف – انظر : ياقوت الحموي : معجم البلدان ، جـ٥ ، ص ١٩٣ .

(١) نفس المصدر: ج٥، ص ١٩٣.

(٢) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٣٥ .

(٣) الأصطخري : المسالك والممالك ، ص ٢٧-٣٤ .

فقد كانت الرحلة إلى بحار الهند والصين أو إلى شرق إفريقيا تبدأ من الأبلة وتجتاز عبادان بارشاد الناطور الساكن في الخشبات وفي سيراف تتجمع السفن وقد تحمل سفن صغيرة التاجر والبضائع من البصرة إلى سيراف حيث تنقل إلى السفن الكبيرة هناك فاذا أنحدرت السفن تجاه الخليج العربي كان عليها أن تتجنب المتلصصة(١).

لقد اشتهر أهل سيراف بالثراء العريض ويظهر ذلك فيما أنفقوه في تعمير مدنهم إذ أنهم بذلوا أموالا طائلة تفوق حد التصور، وكانوا يبنونها من الخشب الغالي الثمين المجلوب من الهند(٢).

وأن أهل سيراف بلغوا مبلغا كبيرا من الثراء بسبب الازدهار التجاري التي كانت تعيشه مدينتهم أنزاك وقيل أنهم كانوا أيسر أهل فارس والخليج لأن منهم من تجاوز ماله ستين مليون درهم لم يكتسبها إلا من تجارة البحر(٣) ويذكر ابن حوقل(٤) سيراف حيث قال:-

(أنها كانت دهليز الصين وعلى الجملة ما رأيت في الإسلام أعجب من دورها ولا أحسن وقد بنيت من خشب الساج والآجر، شاهقة يشتري الدار الواحدة منها بما يفوق المائة ألف درهم). ويمكن القول بأن سيراف أصبحت تنافس البصرة في المجال التجاري حتى كادت تحتل المركز التجاري الأول لتجارة الخليج العربي مع الهند والصين وشرق إفريقيا حيث أن المكوس التي كانت تجبى من سيراف من السفن المارة عليها بلغت في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي ما قيمته مئتأن وثلاثة وخمسون ألف دينار في العام(٥).

---

(١) حورأني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي – ص ٢١٩ – ٢٢٠ .

(٢) الأصطخري : المسالك والممالك ، ص ٨٧ .

(٣) نفس المصدر ، ص٨٧ .

(٤) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٤٧٦ .

(٥) آدم متز : تاريخ الحضارة العربية جـ٢ ، ص ٤٢٨ .

وسجلت لنا صورة فريدة لهذا الميناء كمركز تجاري مرموق ثم بُينت لنا جسارة تجار سيراف أثناء رحلاتهم إلى الهند والصين موضحاً التضحيات الغالية التي بذلوها، بشرياً ومادياً في سبيل تطوير تجارة الخليج العربي وإعطائه فرصة كبيرة لتحتل مكان الصدارة على غيره من الطرق التجارية العالمية أيام العباسيين[١].

ومهما يكن من أمر فإن أهالي سيراف قد نبغوا في الملاحة والتجارة في مياه الخليج والمحيط الهندي (بحر الزنج) وتوارث الأبناء عن الآباء أسرار الملاحة في هذه المياه حتى أصبحت هنالك عائلات في سيراف اشتهرت بالملاحة على شواطئ الهند وتعرف هبوب الرياح من الهند وإليها[٢] ويقول المسعودي[٣] (وكل من يركب هذه البحار من الناس يعرفونها أوقات هبوب رياح قد علموا ذلك بالعادات ولهم فيها دلائل وعلامات ليصلوا بها أبان هيجانها وأحوال ركوده وثورانه). ويحدثنا صاحب أخبار الصين والهند بأن الشحنات كانت تأتي في سفن صغيرة من البصرة وغيرها من موانئ الخليج إلى سيراف.

وقد حدد مسار السفن التجارية الخارجة من ميناء سيراف إلى الصين بأن أكثر السفن الصينية تحمّل من سيراف وأن المتاع يُحمل من البصرة وعمُان وغيرها إليها فتعبأ السفن الصينية فيها وذلك لكثرة الأمواج في هذا البحر وقلة الماء في مواضع منه والمسافة بين البصرة وسيراف مائة وعشرون فرسخاً فإذا عبء المتاع بها استقدموا منها الماء ثم إلى موضع يقال له مسقط وهو آخر أعمال عمُان والمسافة من سيراف إليه نحو مائتي فرسخ وفي هذا البحر جبال عمُان وفيها الموضع الذي يسمى بالدردور وإذا جاوزنا الجبال صرنا إلى موضع

---

(١) كانت سيراف والبصرة والأبلة– منتهى السفن القادمة من الصين ، أنظر : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٣٨ .

(٢) عطية القوصي : تجارة الخليج بين المد والجزر ، ص ١٣ .

(٣) المصدر السابق ،جـ١ ،ص ١٣٨ .

يقال له صحار عمُان ومنه نخطف• المراكب إلى بلاد الهند وتقصد كولم ملي والمسافة من مسقط إلى كولم ملي، شهر على إعتدال الريح إلى بحر هركند[1].

وأن سفن سيراف كانت تلتقي مع سفن عمان عند ميناء (كله) على الشاطئ الغربي من شبه جزيرة الملايو حيث تلتقي هناك بسفن الصين. وقد كان الأمر خلاف ذلك قديما إذ كانت تصل إلى الصين، كما كانت مراكب الصين تأتي بلاد عمان وسيراف من ساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة[2].

وسفن سيراف كبيرة الحجم وتدهن عادة باللون الأبيض وكانت تتجنب الإبحار في البحر الأحمر لكبر حجمها وخطورة الملاحة في هذا البحر وتلتقي بالإبحار فيه إلى جدة التي كانت تفرغ فيها حمولتها وترسل منها إلى مصر في مراكب البحر الأحمر (جلاب القلزم)•[3].

أفادت سيراف من التجارة فائدة كبرى وأصبحت الفرضة العظيمة لفارس وأغني بلادها وذلك بسبب المكوس التي كانت تحصلها من سفن التجارة الواردة إليها والصادرة منها على البضائع العالية القيمة التي كانت تحمل إليها البضائع كما ذكر الأصطخري[4].

(... وكان يحمل من سيراف ما يقع إليها من أمتعة البحر من العود والعنبر والجواهر والخيزران والعاج والأبنوس والفلفل والصندل وسائر الطيب إلى جميع فارس والدنيا كلها وسيراف فرضة لهذه المواضع).

• خطفوا لفظة أستعملها أهل البحر بمعني (يقلعون إلى موضع) أبوزيد السيرافي – أخبار الصين والهند ص ١٥ .

(١) نفس المصدر ، ص ١٥.

(٢) المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١١٧ .

• مفردها جلب وهي سفن صغيره تعمل في البحر الأحمر ،أنظر رحلة بن جبير، ص٦٨.

(٣) الأصطخري : المسالك والممالك ، ص ٣١ .

(٤) المصدر نفسه ، ص ٣٢ .

ورغم جمال مباني سيراف فلا يوجد في هذه المدينة جميل سوى الأبنية[1] ولم يكن بها زرع ولا ضرع ولم تحط بها بساتين أو أشجار نخيل ولذلك فأهلها يستوردون خضرهم وفاكهتم وحاجاتهم المختلفة من خارج المدينة[2]. من قلعة السامرأن الواقعة على جبل الجام الذي يقع عند سفح المدينة وأن مناخ هذه المدينة حار طوال العام شديد الحرارة في فصل الصيف وذلك لإحتضان جبل الجام لها[3].

وأهل سيراف يغيبون في تجارة الشرق أحيأنا سنوات عديدة يقضونها خارجها ويعودون إلى بلادهم بالأموال الكثيرة لذلك كونوا من وراء هذه التجارة ثروات طائلة[4].

وأن من أهل سيراف من أحب ركوب البحر حتى أنه مضى به كل عمره ويقال أن رجلا من سيراف ألف البحر حتى ذكر أنه لم يخرج من السفينة نحو أربعين سنة وكان إذا قارب البر أخرج صاحبه لقضاء حوائجه. وكان في كل مدينة يتحول من سفينة إلى أخرى إذا أنكسرت أو تشققت فأحتيج إلى صلاحها[5].

ورغم غنى أهل سيراف فقد كانوا يتميزون بالبساطة في ملبسهم حتى أنك لا تستطيع أن تميز السيد عن أجيره لأنه لم يكن يتميز في لباسه. كذلك اتصف أهلها بالبساطة رغم احترافهم التجارة وفي الوقت نفسه اتصفوا بتدينهم الشديد وتسامحهم مع سكان بلدهم من أهل الملل المختلفة[6] وأورد المسعودي[7] أنه سافر من الخليج العربي مع تجار سيراف مرات عديدة وأشاد بمهارة البحارة السيرافيين وتحديهم للأخطار التي تعترض الملاحة في أعالي البحار ونبغ أهلها

---

(١) الأصطخري : المسالك والممالك ، ص ٣١ .

(٢) ياقوت الحموي : معجم البلدان ، جـ٢ ، ص ١٩٣ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٩٢ ١– ٩٣ ١.

(٤) دائرة المعارف الإسلامية ، ليدن ١٩٣٤م ، ص ٤٤٤ .

(٥) الاصطخري ، المصدر السابق ، ص ٣٨ .

(٦) عطية القوصي : تجارة الخليج العربي بين المد والجزر ، ص ٥٦ .

(٧) مروج الذهب ، ومعادن الجوهر ، جـ١ ، ص ١١٧ .

في سيراف في علم البحار والملاحة وتوارث الأبناء عن الآباء فنون الملاحة وأسرار هذه المهنة.

و ظلت سيراف تقوم بدورها كميناء تجاري حتى منتصف القرن الخامس الهجري/الحادي عشر الميلادي ثم تحول الازدهار تدريجيا إلى ميناء جزيرة قيش وذلك عندما أصابها زلزال ٣٦٧هجرية/٩٧٧ميلادي حطم أجزاء منها فأدى هذا التدمير إلى زيادة هجرتها وعزلتها[١].

ميناء كيش (قيش):-

هذا الميناء عبارة عن جزيرة صغيرة في الخليج العربي بالقرب من حدود إيران على الخط ٤٥ درجة شرقا و٣٦,٣٠درجة شمالا ويطلق عليها العرب اسم (قيس)[٢] وقد أدى الموقع الممتاز لهذه الجزيرة في الخليج إلى ازدياد أهميتها التجارية وخاصة حين تدهور أمر سيراف وجعلتها تحتل مكانتها كمحطة كبرى لتجارة الشرق[٣] ويقول ياقوت[٤] أنه منذ أن عمر ابن عميرة جزيرة قيس صارت فرضة الهند وإليها منقلب التجارة. ويضيف ياقوت[٥] أنه شاهد هذه الجزيرة مرارا وأنها مليحة النظر ذات بساتين ونخيل وعمارات جيدة. وأن بها مقاص اللؤلؤ وتوجد في جزائر كثيرة حولها وكلها ملك لصاحب كيش يشرب أهلها من الآبار وخواص الناس من صهاريج كثيرة لمياه المطر وفيها أسواق وخيرات.

والطقس في قيس شديد الحرارة في فصل الصيف ورغم ذلك فقد ظلت من أعمر بلاد فارس وأكثرها ازدحاما بالسكان حتى القرن السادس الهجري/الثاني عشر الميلادي وعدد سكانها حوالي ١٥ ألف نسمة وهم من أصل عربي و قال

---

(١) عطية القوصي : تجارة الخليج بين المد والجزر ، ص ٥٩ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٦٠ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٦٠.

(٤) معجم البلدان ، جـ٥ ، ص ١٩٣ .

(٤) نفس المصدر جـ٥ ، ص ١٩٣ .

الياقوت[١] أنه شاهد جماعة من أهل الأدب والفقه والفضل، وأنه كان بها رجل صنف كتابا جليلا فيما اتفق لفظه واقترن معناه ويقع في مجلدين ضخمين. وقد نسبه المحدثون إلى إسماعيل بن مسلم العبدي الكبشي قاضيها الثقة.

ويذكر ياقوت[٢] أنها كانت تتبع صاحب عمان وأنه كان يملك بحرها وله سكن فيها وله ثلثا دخل البحرين وأن لملكها هيبة وقدر عند ملوك الهند، لكثره مراكبه ، وهو يتشبه بملوك الديلم في شكله ولبسه وعنده الخيول العراب الكثيرة والنعمة الظاهرة.

ظلت كيش مزدهرة ومحطة لتجار الشرق العالمية في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي ، وأنعكست مظاهر الثراء على مساكنها وأهلها وذلك في مظاهر العمرأن بالجزيرة في ذلك الوقت[٣].

وقد كان حكام كيش يعاملون التجار الواردين إلى جزيرتهم في بادئ الأمر معاملة طيبة وكانوا لا يتعسفون معهم في جمع المكوس، إلا أنهم مع بداية القرن السادس الهجري/الحادي عشر الميلادي تغالوا عليهم في تقدير المكوس المفروضة على بضائعهم وزادوها زيادة كبيرة وأدى ذلك الأمر أن يتحول كثير من تجار الشرق عن ميناء كيش إلى ميناء عدن وتفقد الجزيرة بذلك أهم موارد ثروتها[٤].

---

(١) معجم البلدان ، جـ ٥ ، ص١٩٣.

(٢) نفس المصدر ، جـ٥ ، ص ١٩٦.

(٣) عطية القوصي : تجارة الخليج العربي بين المد والجزر ، ص ٦١ .

(٤) قيام ثورة الزنج والقرامطة الليثيين في العراق هو سبب تدهور أحوال الخلافة العباسية سياسيا واقتصاديا وسيطرة الأتراك لها مما أضعف نشطاها التجاري . نفس المرجع : ص ٦١ .

ميناء عدن:-

كان ميناء عدن فريدا في استعادة مكانته التجارية السابقة وأخذ يسرق الأضواء من موانئ الخليج العربي، فجاء ازدهار عدن عندما فقدت كيش مكانتها التجارية العالمية بسبب تحول سفن تجارة الشرق إلى عدن ولم يتحمل حاكم كيش أن يحدث لجزيرته ما حدث لميناء سيراف وأن يسمح لميناء عدن أن يحرمه من مصدر ثروته خاصة وأن سعر البهار في ذلك الوقت قد ازداد بمقدار الثلث، لذلك قرر أن يوقف هذا الأمر بالقوة وأن يستخدم أسطوله في تدمير عدن واجبار سفن تجار الشرق العودة إلى ميناء بلاده[١].

قام حاكم كيش بالفعل بتنفيذ مخططه وهاجم بأسطوله مدينة عدن وكان يحكم عدن في ذلك الوقت (النصف الأول من القرن السادس الهجري/النصف الأول من القرن الثاني عشر لميلادي بنو زريع الإسماعليون والموالون للخلفاء الفاطميين نيابة عن ولاة اليمن، هذا وقد ساءت في ذلك الوقت معاملة السلطات الصينية للتجار العرب، الأمر الذي أدى إلى توقف هؤلاء التجار عن إرتياد موانيء الصين و قصروا نشاطهم التجاري على الهند والبحر الأحمر وأدى ذلك إلى عودة النشاط إلى ميناء عدن[٢].

ميناء الأبلة:-

لقد كان اسم الأبلةاليوناني APOLOGOS معروفا منذ المائة الرابعة قبل الميلاد فقد ذكره نياقوس NEARCHUS – البحار الأقريطش لقد كان هذا البحار قائدا لإسطول الإسكندر وقد اختاره الإسكندر للتعرف على الطريق البحري من نهر السند إلى مصب الرافدين، فأعد لذلك أسطولا ضخما وبدأت رحلته عام ٣٢٦ق.م. من ميناء الإسكندر الواقع على مقربة من كراتشي الحالية، وقد طالت رحلته خمسة أشهر ومما ذكره بالنسبة لمدينة أبولوخوس هي الأبلة[٣].

---

(١) عطية القوصي : تجارة الخليج العربي ، ص ٦١ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٦١. .

(٣) صالح الحمارنة، دور الأبلة في تجارة الخليج، الدوحة،١٩٧٦م، ص٤٢٢.

والأبلة هي كورة ببلاد البصرة لا تقع الشمس على كثير من أراضيها ولا تبدو قراها من خلال أشجارها، الجانب الغربي منها مأهول بالسكان[١] . وذكرت المراجع القديمة أنها كانت زمن الفتح العربي الإسلامي مرفأ للسفن القادمة من الهند والصين وعمان والبحرين[٢].

تقع الأبلة عند مصب القناة على نهر دجلة وكان المدخل محفوفا بالخطر لوجود دوامة كبيرة فيه، وللأبلة أحواض للسفن. وكانت المضاحل قرب عبادان صعبة كثيرا ما تحطمت عليها السفن، ولإبعاد السفن عن هذه المضاحل أقيمت في البحر ثلاث خشبات تستند إليها أبراج حراسة، وكانت توقد عليها شعلات من النار في الليل لتقوم مقام المنارة. وكانت الأبراج أيضا تقوم مقام محطات الإشارة لترصد قراصنة الخليج الفارسي بل قراصنة الهند أيضا[٣] للأبلة أهمية عند المسلمين تظهر في قول أبي بكر الصديق رضي الله عنه : وهي فرج أهل السند وهي أعظم فروج فارس شأنا وأشدها شوكة)[٤].

ازدهرت الأبلة زمن الأمويين وأنتجعها التجار من كل مكان حتى أصبحت من أهم مراكز التجارة البحرية في الخليج ويعبر خالد بن صفوأن عن ذلك بقوله: (ما رأيت أرضا مثل الأبلة مسافة ولا أغذى نطفة ولا أوطى مطية ولا أربح لتاجر ولا أخفى لعائز)[٥] .

يوجد كتاب صغير من تأليف تاجر يوناني كان يعيش في مصر في القرون الأول الميلادي/ألف كتابا بالإغريقية إلا أنه ترجم إلى اللغة الأنجليزية هو

---

(١) القزويني (زكريا بن محمد بن محمود) : آثار البلاد وأخبار العباد ، بيروت ، بدون تاريخ ، ص ٣٠٩ .

(٢) البلاذري : فتوح البلدأن – ص ٤٣٨ .

(٣) اليعقوبي (أحمد بن إسحق بن جعفر) : تاريخ اليعقوبي ، الطبعة الرابعة ، العراق ، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م ، ص ٣١٠ .

(٤) الطبري (محمد بن جرير بن يزيد) : تاريخ الرسل والملوك ، جـ٤ ، القاهرة ، ١٩٦٧م ، دار المعارف ، ص ١٥٠ .

(٥) الجاحظ (أبوعثمان عمرو بن بحر) : البيان والتبيين ، جـ٢ ، بيروت ، ١٤١٠هـ/١٩٩٠م ، دار الجيل، ص ٤٢٢.

وقد سماه الأستاذ نقولا زيادة بـ (دليل البحر Peripulus of the Erythraeam sea الأريثري)[1] ويقول بالنسبة للأبلة أنها مدينة من أسواق (باريثا) أي أقليم فارس، تصدر إلى اليمن الكثير من اللؤلؤ والأرجوان والخمر والبلح والذهب والعبيد وهذا يوضح أن تجارة الخليج العربي كانت طوال عهد الأمبراطورية الرومانية بأيدي مدن صغيرة مثل الأبلة، ومن المحتمل أيضا أن الفرس كانوا يسيرون السفن من الأبلةإلى الصين قبل الإسلام[2].

هنالك ثمة تجارية مباشرة كانت قائمة بين الأمبراطورية الساسانية والصين،وكان المشتغلون بالملاحة والتجارة في الأبلة عرب وفرس [3]. وذكر الطبري[4] (أن الأبلة كانت تسمى قبل الإسلام فرج الهند). فقد كانت العلاقات البحرية بين هذا الميناء والهند وثيقة إلى حد بعيد حتى أن حاكمها الفارسي كان قد حارب الهند في البحر مما يدل على وجود قراصنة من الهنود في الخليج العربي أو خليج عمان[5].

ومن هنا يبدو أن الأبلة كانت عند الفتح الإسلامي للعراق مرفأ السفن من عمان والبحرين والهند . يقول الأصطخري[6] "الأبلة مدينة صغيرة خصبة عامرة ... ويضيف فيصف الميناء ونهر الأبلة بقوله (وللبصرة نهر يعرف بنهر الأبلة طوله أربعة فراسخ• ما بين البصرة والأبلة وفي حافتي هذا النهر قصور وبساتين متصلة كانها بستأن واحد).

---

(١) نقولا زيادة : تطور الطرق البحرية ٠ ص ٨٠ .

(٢) صالح الحمارنة : دور الأبلة في تجارة الخليج ،الدوحة ، ١٩٧٦م،ص ٤٢٢.

(٣) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٩٧ .

(٥) الطبري – تاريخ الرسل والملوك جـ٣ ، ص ١٢٣ .

(٥) جورج حوراني : المصدر السابق ص ٩٨ – ١١٠ .

(٦) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ٤٨٠-٤٨٢.

• الفرسخ يساوي ستة كيلومترات ، وأحيانا ثمانية كيلومترات،أنظر: الأصطخري: نفس المصدر ص ٤٨٢.

ويزيد على هذا الوصف ابن حوقل فيقول[١]: (وكانت البساتين بضفاف الأبلة قد مدت على خيط ورصفت بالمجالس الحسنة والمناظر الأنيقة والأبنية الفاخرة والأشجار المثمرة والفواكه اللذيذة والرياحين..).

والواضح أن الأبلة هي مرفأ البصرة ومركز تجارتها البحرية. وكان نهر الأبلة مرصوفا بالسفن بصورة مستمرة وقد صرفت مبالغ كثيرة لأنشاء ادراج صخرية على ضفاف نهر الأبلة ليمكن من النزول إلى مستوى النهر المنخفض وقت الجزر تسهيلا لشحن السفن بالبضائع أو لتفريغها[٢].

ظلت الأبلة مركزا للتجارة البحرية حتى بعد حفر قناة الأبلة التي كانت تربط هذا الميناء بالبصرة نظرا لأنه كان في فوهة هذه القناة دوارة تمنع مرور السفن[٣].

ذكر ناصر خسرو[٤] والذي أتي بعد الأصطخري وابن حوقل فيما يقارب القرن ، ذكر في كتابه سفر نامة حينما زار بنفسه الأبلة والبصرة سنة ٤٤٣هـ/١٠٥١م ، يقول(والأبلة التي تقع على النهر المسمى بها مدينة عامرة وقد رأيت قصورها وأسواقها ومساجدها وأربطتها وهي من الجمال بحيث لا يمكن وصفها، والمدينة الأصلية تقع على الجانب الشمالي للنهر وعلى جانبه الجنوبي يوجد من الشوارع والأبنية ما لم يوجد أحسن منه في العالم ويسمى شق عثمان والشط الكبير الذي هو دجلة والفرات مجتمعين، والمسمى شط العرب يقع شرقي الأبلة والمدينة في الجنوب [٥] ويلتقي نهر الأبلة والمعقل عند البصرة، أما حول الميناء نفسه وكان من المتعذر أن تمر سفينة في فم الأبلة لعظم عمق مائه وهناك قصة يكررها الكثير بشكل آخر إذ يذكر أن امرأة من أثرياء البصرة أمرت بتجهيز

(١) ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٢١٢ – ٢١٣ .

(٢) عبدالعزيز الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي – القرن الرابع الهجري – بيروت ١٩٧٤م دار المشرق ص ١٣٦ .

(٣) النويري : نهاية الأرب في فنون الأدب جـ٢ ، ص ٣٤-٤٤ .

(٤) ناصر خسرو علوي سفر نامة – ص ٩٩ .

(٥) نفس المرجع ، ص ١٠٠ .

أربعمائة مركب ملأتها بنواة التمر وأغرقتها هناك بعد إحكام سدادها فارتفع القاع وتيسر عبور السفن[١]. أما الشيء المهم الذي يذكره ناصر خسرو[٢] هو الخشاب (المنار) الذي أنشأ في ميناء الأبلة من أجل إرشاد السفن فيقول: (يتكون الخشاب من أربعة أعمدة كبيرة من خشب الساج على هيئة المنجنيق وهو مربع، قاعدته متسعة وقمته ضيقة ويرتفع عن سطح البحر أربعين ذراعا وعلى قمته حجارة وقرنيد مقامة على عمد من خشب كانها سقف ومن فوقها أربعة عناقد يقف بها الحراس وكان الغرض منه أي (الخشاب) شيئين إحداهما : أنه بني في جهة ضحلة يضيق البحر عنها فإذا بلغتها سفينة كبيرة ارتطمت بالأرض ، ففي الليل يشعلون سراجا في زجاجة بحيث لا يطفئه الرياح وذلك حتى يراه الملاحون من بعيد فيحتاطون فينجون. والثاني ليعرف الملاحون الإتجاه وليروا القرصان أن وجدوا وذلك بتحويل إتجاه السفينة ويستمر فيقول : (ولما اجتزنا الخشاب، بحيث أصبح لا يرى رأينا آخر مثله، ولكن ليس على سطحه قبة لأنهم لم يستطيعوا إكماله).

أما حجم التجارة في الأبلة فالراجح أنه لم يكمن ثابت لتعرضه لتغيرات كبيرة في القرن الأول الهجري/السابع الميلادي[٣] .

ولما كانت العشور هي حوالي ١٠% من ثمن البضاعة يمكن القول بأن هذه التجارة تبلغ حوالي مليون درهم سنويا. وقد ترتب على ربط الأبلة بالبصرة تضاءل أهميتها وغدت أقل أهمية مما كانت عليه وحلت البصرة محلها في زعامة التجارة الهندية[٤].

---

(١) ناصر خسرو – سفر نامة – ص ٨٩ – ١٠٠ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١٠٠ .

(٣) المصدر المرجع ، ص ١٠٠.

(٤) صالح العلي – التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة ص ٢٥٨-٢٦٠.

ميناء البصرة:-

يقع ميناء البصرة العراقي على بعد اثنين وسبعين ميلا من رأس الخليج العربي وتقع على ساحل نهر دجلة قريبا من ملتقى النهرين، بينها وبين الأبلة عشرة أميال، إحدى أمهات مدن العراق الشهيرة ليس في الدنيا أكثر نخلا وتمرا منها، يصنع العراقيون منه عسلا يسمى السيلأن وهو طيب(١).

ويروي الأصمعي أنه سمع هارون الرشيد يقول: (نظرنا فإذا كل ذهب وفضة على وجه الأرض لا يبلغ ثمن نخل البصرة التي كانت تأتي إليها تجارة الهند والصين وفارس وعمان واليمامة والبحرين لتصبها بدورها في عاصمة الدولة الإسلامية بغداد وعلى الرغم من أن البصرة كانت مركزا تجاريا كبيرا يبدو أن السفن البحرية الكبيرة لم تستطيع بلوغها فكانت ترسو في الأبلة(٢).

كان لتولي العباسيين الخلافة أثره في أنعاش التجارة في الخليج العربي وأصبحت البصرة باب بغداد الكبير وذلك لأنتقال العاصمة من دمشق إلى بغداد حيث النشاط التجاري القائم على التوسع الزراعي والصناعي في إقليم العراق (٣).

وقد صور ذلك اليعقوبي (٤) حيث أورد أن الخليفة العباسي، المنصور كان على علم بالميزات الاقتصادية التي ينطوي عليها موقع بغداد فيقول على لسان المنصور، (وإلا فجزيرة بين دجلة والفرات مشرعة لدينا كل ما يأت من دجلة ومن واسط والبصرة و الأبلة والأهواز وفارس وعمان والبحرين).

أن هذا يؤكد أهمية البصرة على الرغم من وقوعها على شط العرب وبعدها عن البحر بعض الشيء فأنها كانت تساعد السفن في السير إلى رأس

---

(١) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ١٤٩ .

(٢) الجاحظ : التبصر بالتجارة ، تحقيق حسن عبد الوهاب ، بيروت ، ١٩٦٦م ، ص٥.

(٣) جورج حوراني – المرجع السابق ، ص ١٩٥ .

(٤) اليعقوبي، تاريخ اليعقوبي، ص٣٨.

الخليج، وقد زاد من أهمية البصرة ارتباطها مع الأبلة وقد أشار إلى ذلك المقدسي بقوله[1] (فالأبلة إلى دجلة عامرة كبيرة أرفق من البصرة وأرحب.)

ويظهر اهتمام العباسيين بالزراعة ووفرة الأنتاج الزراعي الذي تبع هذا الاهتمام أسهم بدوره في ازدهار البصرة بصورة ملحوظة مما جعلها مركزا هاما لتجارة المواد الغذائية في الخليج العربي. ومما ساعد على ازدياد مركز البصرة التجاري أنتشار صناعة اللؤلؤ في العراق واهتمام الخلفاء العباسيين بهذه الصناعة الأمر الذي دفع إلى ظهور جماعات من التجار، استثمروا هذه السلعة الغالية الثمن الشديدة الطلب[2].

أخذ تجار البصرة يتنقلون في مختلف أرجاء المعمورة بحثا عن الثراء وقد أشار إلى ذلك الجاحظ[3] بقوله (بأنه ليس في الأرض بلدة واسعة ولا بادية شاسعة ولا طرف من أطراف الدنيا إلا وجد به البصرى) وقد أكد قوله بعض المؤرخين. وأبعد الناس نجعة في الكسب بصرى وحميري ومن دخل فرقأنه القصوى والسوس الأقصى فلا بد أن يرى فيها بصريا أو حمريا.

وقد أشاد ابن حوقل[4] بنشاط البصرة التجاري الذي اتسع وفاق حد القصور حيث قال: (أما ارتفاعها وقتنا هذا من وجوه أموالها كلها وجبايتها من أعشارها وجماجمها ومصالحها وضمان البحر بلوازم المراكب فأنه زاد وكثر وغلا وغزر).

مما سبق نستنتج أن البصرة صارت من أهم مراكز التجارة في الخليج العربي في العصر العباسي .

---

(١) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٥١ .

(٢) المصدر السابق ، ص ٥١ .

(٣) المصدر نفسه – ص ٥١ .

(٤) صورة الأرض ، ص ٢١٤ .

تعد البصرة من أبرز محطات التجارة الشرقية على رأس الخليج ، حيث يشكل شط العرب طريقا مائيا يربطها بالخليج وتتفرع منها عدد من الطرق البرية والنهرية التي تصلها بالأقسام الداخلية من العراق والخارجية(١).

والموقع الذي تميزت به البصرة كان كفيلا أن يجذب إليها جانبا كبيرا من تجارة الخليج والمناطق المجاورة ، لذا فليس غريبا بأن توصف البصرة ببندقية الشرق والمستودع الأكبر للمنتجات الشرقية، فقد كانت القوافل القادمة من الشام تحمل إليها مسكوكات الذهب والفضة والنحاس والصوف وتنقل إليها السفن عبر الخليج ،البن والعاج والرقيق من مسقط ،والمنسوجات القطنية ،السكر والنيلة والحديد والرصاص من الهند ، والعباءات والخيش والحصير من البحرين وبعض موانئ الخليج الأخرى(٢).

كانت السلع التي ترد إليها من الشام يعاد تصديرها إلى فارس والهند والمناطق الداخلية من الجزيرة العربية. بينما كانت المنتجات التي تصلها عن طريق البحر تجد طريقها إلى بغداد وحلب واستانبول بالإضافة إلى ميناء البصرة الميناء الرئيسي لتصدير التمور والخيل والحبوب والصوف إلى كل مناطق الجزيرة العربية(٣).

كانت السفن الصغيرة تبحر من البصرة إلى سيراف حيث تفرغ شحناتها في سفن أكبر يمكنها أن تتحمل مياه المحيط الهندي بأمواجه العاتية أحيانا أو الضحلة أحيانا أخرى، وتتجه السفن إلى صحار قصبة عمان ومنها إلى مسقط حيث تزود السفن بالمياه العذبة من بئرها المشهورة بذلك إستعدادا للرحلة الطويلة إلى الصين(٤).

---

(١) ابن حوقل ، صورة الأرض ، ص ٢١٤ .

(٢) علي بن دخيل الله الحازمي – التجارة والملاحة في الخليج العربي – رسالة دكتوراه – جامعة الإمام محمد بن سعود – المملكة العربية السعودية ١٩٩١م ، ص ٣٤ .

(٣) حسن محمد سليمان – التطور الاقتصادي في العراق – جـ١ ، بيروت ، ١٩٦٥م ، ص ١٢٨ – ١٢٩ .

(٤) مجلة كلية الآثار ، العدد الرابع : القاهرة ، ١٩٩٠م، (عرب الخليج وطريق تجارة التوابل في المحيط الهندي لسحر السيد عبد العزيز) ، ص ٣٦٢ .

المبحث الثالث

أثر الخليجين في التجارة الدولية

بعد انتشار الأمن والسلام في الشرق الأوسط على أيدي المسلمين تحولت التجارة تدريجياً من البحر الأحمر وصارت تسلك طريق الخليج العربي، فازدهرت أهميته نظراً لكونه أقصر وأقل تكلفة وليس فيه جزر مرجانية كالبحر الأحمر.

اتسع نطاق الرحلات التجارية التي قام بها أبناء الخليج مع بلاد الهند زمن العباسيين حتى صارت المناطق الساحلية الشمالية والغربية للهند امتدادا جغرافياً لشواطئ الخليج العربي ومنطقتين من قطر واحد يحيط بها بحر الهند(١).

ساعد على نشاط الرحلات التجارية اهتمام العباسيين ببلاد السند التي كانت جزءاً من دولتهم الشاسعة وتشغل منطقة عظمى من بلاد الهند نفسها. كما دفع المنصور النشاط التجاري العباسي نحو بلاد السند ووسع سلطان دولته نحو الأقاليم الهندية ونشر فيها الإسلام ، وصحب هذه التوسعات نشاط تجاري بحري عظيم(٢).

كانت السيطرة على الخليج العربي قبل الإسلام للقوى الفارسية ولكن تغير الوضع بعد الإسلام نتيجة لتحول المنطقة للإسلام وامتداد حركة الفتوحات الإسلامية إلى بلاد الهند وغيرها من المناطق الآسيوية ، مما أدى إلى زيادة خبرة العرب في المجالات البحرية وأمسكت قبائل الأزد العمُانية بناصية الملاحة والتجارة ليس فقط في شط العرب وعمان بل في سيراف وبقية موانئ الساحل الفارسي(٣).

---

(١) مجلة الثقافة ، دلهي ، ١٩٦٥م ، (من النارجيل إلى النخيل ، لأطهر المبارك فوري) ، ص ٥٠ .

(٢) سليمان العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٤٨ .

(٣) محمد عبدالعال (دكتور) – دور الخليج في حركة التجارة البحرية في العصر العباسي الأول ، بدون مكان وتاريخ للنشر ، ص ١٠٣ .

يؤكد ذلك ما ذكره المسعودي[1] من أن أرباب المراكب والنواخذة والتجار كانوا من العمُانيين والسيرافيين وهم عرب من الأزد، وقد ركب المسعودي البحر بنفسه أكثر من مرة سواء من صحار أو من جزيرة قنبلو من بلاد الزنج أو من سيراف وأشار إلى الجاليات الإسلامية الكبيرة التي شاهدها في كثير من المناطق ومنها مدينة صيمور الهندية.

وقد قام أبناء الخليج بأعمال الملاحة والتجارة وخاصة الدولية، وأتسع نطاق نشاطهم إلى درجة لا نظير لها وامتلك العمُانيون والسيرافيون كثيراً من السفن العاملة في الخليج والمياه الهندية فكانوا هم أرباب المراكب[2].

وفيما يتعلق بنشاطهم في الخليج فقد ذهب كثير من نواخذه هذا البحر وهم أرباب المراكب من العمُانيين ممن يقطعون هذا البحر ويختلفون إلى عمائره من الأمم التي في جزائره وحوله ولم يقتصر نشاطهم على الخليج وإنما إمتد نشاطهم إلى خارجه، حيث وجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند، والزنج، واليمن، والقلزم، والحبشة من العمُانيين[3].

واشتهرت منهم جماعات من التجار النواخذة الذين كانت لهم سفن خاصة مثل أبوبكر بن عمر السيرافي[4] وأحمد عبد الصمد أخوي عبد الرحيم بن جعفر السيرافي ومحمد بن الريدوم السيرافي وجوهر بن أحمد المعروف بابن سيرة[5] كما تخصص كثير من هؤلاء التجار في التعامل مع بعض الموانئ وفي أنواع كثيرة من السلع وأشارت المصادر إلى أسماء بعضهم مثل يزيد العمُاني نأخوذة الزنج ومحمد العمُاني وجعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس أحد تجار الذهب ونواخذته المعروفين[6].

---

(١) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٢٢ – ١٢٦ .

(٢) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٢٦ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٣٨.

(٤) ابن حوقل : صورة الأرض – ص ١٣٨ .

(٥) المسعودي ، المصدر السابق ، جـ ١ ، ص ١٢٣ .

(٦) بزرك بن شهريار – كتاب عجائب الهند بره وبحره وجزائره ، ليدن – ١٨٨٦م ، ص ١٥٠ .

وخرج الناخذة بن اسمعيلويه بن إبراهيم بن مرداس بسفينته من عمان سنة ٣٠٠هجرية/٩١٢ميلادية إلى قنبلو (مدغشقر) واسحاق الذي توجه في نفس العام بسفينته بما تحمل من سلع وكاوان الذي توجه إلى سرنديب وعاد إلى عمان سنة ٣١٧هجرية/٩٢٩م محملا بكثير من السلع حتى بلغت عشور مركبه في عمان ستمائة ألف دينار[١]. وبالرغم من الرقم الكبير الذي تورده الرواية إلا أن هذا الرقم مبالغ فيه في ذلك العصر

كانت أهم الموارد الاقتصادية التي تهيأت للعباسيين هي الطرق التجارية الكبرى التي آلت إليهم، حاملة التجارة الشرقية بثرائها وخيرها العميم والناظر إلى خريطة الدولة العباسية على عهدهم يرى أن طرق التجارة العالمية الثلاث قد استقرت معالمها بعد انتهاء عصر الفتوح زمن الأمويين، وبدأت تحفل بالتجارة، وقوافلهم البرية و البحرية بدلا من جحافل الجيوش وفرق الإمدادات العسكرية فتابع الطريق البري من الصين وشمال الهند انطلاقه وسط أراضي الدولة العباسية وحماية سلطاتها إلى شرق البحر المتوسط، على حين شق كل من الخليج العربي والبحر الأحمر طريقه في نقل التجارة الشرقية بحرا وسط أرض تابعة بدورها للدولة العباسية وخاضعة لإدارة وإشراف عمالها[٢].

ونهض العباسيون منذ مطلع عصرهم الأول بمهنة التنسيق بين تلك الطرق التجارية الرئيسية الثلاثة، بما يتضمن التوازن الاقتصادي السليم لدولتهم، ودعم النشاط الاقتصادي في أقاليم الخلافة الواقعة على امتداد تلك الطرق العالمية. كما تحلى العباسيون بمقدرات ومواهب اقتصادية عالية في دراسة وتفهم الأوضاع الاقتصادية لدولتهم. فأكدوا أن المنطقة التي يشقها الخليج العربي وتطل عليها منافذه التجارية، تكون وحدة اقتصادية هامة ليست بالنسبة للدولة الإسلامية فحسب ولكن بالنسبة للتبادل التجاري العالمي أيضا[٣].

---

(١) سليمان التاجر وأبي زيد السيرافي : أخبار الهند والصين ، ص ١٣٠ – ١٣١ .

(٢) سليمان الغنكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ٦٧ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٦٨ .

أصبحت الأرض التي تحيط بطريق الخليج العربي حلقة إتصال حيوي بين غرب آسيا وشرق إفريقيا وشرق البحر المتوسط، وأن نجاح ذلك الطريق البحري في أداء رسالته رهن على وحدة أرضه ودياره(١).

التبادل التجاري:-

التبادل التجاري بين الخليج العربي والهند:-

كانت الطرق في العصور القديمة معرضة إلى كثير من الأخطار الطبيعية كالعواصف والدوامات والحيوانات البحرية أو هجمات القرصان ، لذلك كان التجار يتجنبونها ما استطاعوا إلى ذلك سبيلا ، غير أن أهمية سلع الهند والشرق الأقصى اضطرت التجار إلى ركوب البحر من أجل الحصول عليها.

لقد ترددت أصداء الرحلات التجارية التي قام بها أبناء الخليج العربي إلى الهند واتساع مجالها في ضخامة قائمة التبادل التجاري بين هذين البلدين وكثرة السلع التي احتوتها تلك القائمة وزودتنا كتب الجغرافية والرحالة المسلمين بنماذج عالية من أهمية السلع التي استوردتها جماعات تجار الخليج العربي، من الهند من حيث أثرها في بناء اقتصاديات بلدأن الخليج العربي والدولة العباسية دعما للتكامل الاقتصادي(٢).

جاء على رأس قائمة السلع التي استوردتها بلدأن الخليج العربي من بلاد الهند، خشب الساج ، خشب النارجيل لاستخدامها في صناعة وبناء السفن وخشب اللبخ الذي يستخدم في بناء المنازل(٣) وتأتي التوابل والعقاقير الطبية في قائمة السلع الشرقية التي جاءت بها سفن الخليج من بلاد الهند وساحل ملبار، ويعتبر الفلفل من أهم هذه التوابل، وهي على ثلاثة أنواع وأحسنها الأسود الناضج بعد تحميضه ويدخل أيضا في حفظ الطعام(٤).

---

(١) حورج حوراني – العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ١٧٣ .
(٢) نفس المرجع ، ص ١٧٣ .
(٣) سليمان العسكري – التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٥٩ .
(٤) نعيم ذكي ، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، ص ١٩٩ .

أما العقاقير الطبية فقد اشتملت على القرفـــة (الدارصينــي) والزنجبيــل والروأند والبلسم والكافور والعود الهندي والهبهان وجــوزة الطيــب والزعفــرأن والتوتيا لعلاج العيون والإهليج• الذي يستخدم في علاج المعدة ، و الأمعاء. وقــد ذكر أنّه يوجد في سرنديب ما لا يوجد في غيرها [١].

والظاهر أن تجارة الخليج مع الهند لم تقتصر على االتوابل والعقاقير بــل اشتملت كذلك على العطور والبخور بأنواعها المختلفة مثل عــود النــد والمســك وخشب الصندل والعنبر والمصتك (المستكة) واللبأن وغيرها[٢]. ومما يؤكد إنتشار تجارة البخور وخاصة العود المندلي وجود ثمأنية عشر نوعا مرتبة حسب جــودة كل نوع[٣]. إذ أن أجود العود ما كان صلبا ظاهر الرطوبة كثير المائية والدهنيــة الذي له صبر على النار وبقاء في الثياب. ويقال أن الخليفة المنصور قد استحســنه وأمر أن يكتب إلى الهند ويحمل إليه كميات كبيرة منه[٤].

وبجأنب هذه السلع جلب تجار الخليج بعض الحاصلات الزراعية من الهند وحاولوا زراعتها في حقولهم مثل شجر النارنج والأترج•• ثم بالإضافة إلى ذلــك فإنه قد جيء من بلاد الهند بالأحجار الكريمة مثل الزمرد والذهب والفضة عــلاوة على الاتجار في الكبريت الأبيض والأصفر والحديد الخام[٥].

• الإهليج : ثمرة تجارية تشبه الخوخ والبرقوق وهي سلعة تجارية مستخدمة في الطــب ، أنظــر : عطيــة القوصي : تجارة الخليج بين المد والجزر ، ص ٦٢ .

(١) الأصطخري : المسالك والممالك ، ص ٧٠ .

(٢) الأصطخري : المصدر السابق، ص ٧٠.

(٣) العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٦٥ .

(٤) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، ص ١٦٤ .

•• الأترج هي ثمرة على قدر التفاحة ، تسمي الليمونة ، شديدة الحموضة،آدم متز ، مرجع سابق،ص ١٦٤.

(٥) مجلة المنهل ، الرياض ، العــدد السابع عشر ، ١٩٩٤م ، (الصلات بين العرب والهند ، لأحمد علي) ص ٣١ .

ومن الملاحظ ان تجارة الخليج مع الهند لم تقف عند السلع الأساسية بل امتدت إلى السلع الكمالية ومن أشهر هذه السلع الخضاب والأحذية (نعل كناية) وطيور الزينة مثل الطاووس والقردة. وقد تركت هذه السلع أثرها على الدولة العباسية حيث تسببت في قيام الأسواق العالمية في مدن الخليج مما جعل الدولة تستمتع بالرفاهية[١] .

هذا ما يتعلق بالسلع التي تستوردها الدولة العباسية من الهند ، أما فيما يتعلق بالصادرات التي كانت تنقلها سفن الخليج إلى الهند فقد كانت من القلة بمكان وكان في مقدمتها اللبأن من جنوب الجزيرة والخيول[٢].كما كانت سرنديب تشتهر بالخمور العراقية ومما تجدر الإشارة إليه انّ العرب في حملهم لهذه المواد إلى بلادهم نقلوا إليها أسمائها الهندية مع قليل من التعديل والتحريف الذي يكسبها الصيغة العربية فالمسك اسمه (مشك) والكافور في اللغة الهندية (كبور) والسهايل أصلها (آيل) ونارجيل أصلها (ناريل) وموز أصلها (موث) وليمون أصلها (ليمو)[٣].

ومن التغيرات التي حدثت نتيجة لهذا الاحتكاك التجاري نجد أن نظام المائدة قد تغيرت عن ذي قبل وتنوعت أصناف الطعام والفاكهة المستوردة من الهند، وبالإضافة إلى ذلك فأن العرب استعملوا أغلى الثياب المصنوعة في الهند وكان بعضها موشى بالذهب أو الفضة كما اتخذت المرأة العربية زينتها من الجواهر واللؤلؤ والذهب والفضة وبالإضافة إلى ذلك فقد ورد أن العرب قد أخذوا بعض المزامير والمعازف والنغم والموسيقى الهندية والتي استخدموها للطرب في كثير من المناسبات[٤].

---

(١) سليمان العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٦٥ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١٦٣ .

(٣) مجلة الثقافة ، دلهي ، ١٩٦٥ (من النارجيل إلى النخيل لأطهر المبارك فوري) ص ١٥٦ .

(٤) التوم الطالب : النشاط التجاري في الخليج العربي وأثره في العلاقات الخارجية ص ٤٠٨ .

وفوق كل هذه المؤثرات فأن التجار العرب قاموا بدور كبير في الهند يفوق كل التأثيرات السابقة حيث مدوا نفوذهم الديني إلى كثير من البلدان الساحلية في الهند مثل كيرة وكونكن وديبيال وبروج وكيمي[١].

وظلت سفن الخليج العربي تتابع نشاطها طوال العصر العباسي في نقل المتاجر الشرقية وتجوب مياه المحيط الهندي في طمأنينة وسلام وبقيت عملية التبادل التجاري تسير على هذا النحو حتى عصر الكشوف الجغرافية وظهور البرتقاليين ومحاولتهم لضرب التجارة العربية في المحيط الهندي[٢].

التبادل التجاري بين الخليج العربي والصين:-

يظهر أن علاقة الخليج العربي بالصين منذ عصور الإسلام الأولى ولكنها تبلورت بصورة واضحة منذ قيام الدولة العباسية . أنّ علاقة العرب بالصين بدأت في أواخر العصر الأموي وذلك حين فر بعض الشيعة من خراسان عقب الاضطهاد الأموي لهم وأقاموا في جزيرة بإحدى الأنهار الكبيرة في الصين وكونوا لهم جالية هناك استطاعت هذه الجالية أن تقوم بدور كبير في تطوير العلاقات التجارية بين الصين والعرب أيام العباسيين حيث أنها أخذت تقوم بتجارة الوساطة بين أهل الصين والأجانب عامة والعرب خاصة[٣].

وبجأنب هذا الرأي قد سجلت لنا الكتابات الإباضية رحلة تاجر إباضي – يدعى أبو عبيدة ويرجع أصلة إلى عمُان – إلى الصين حيث اشترى بعض خشب الند من هناك[٤].

كانت العلاقات التجارية بين الخليج العربي والصين أول مظهر من مظاهر العصر العباسي نسبة إلى الاستقرار السياسي الذي ساد بلاد الخليج أيام

---

(١) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ١٩٤ .

(٢) التوم الطالب : النشاط التجاري في الخليج العربي ، ص ٤٠٩ .

(٣) جورج حوراني : المرجع السابق ، ص ١٩٤ .

(٤) سليمان العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٣٧ .

العباسيين، مما سهل وصول أبناء الخليج مباشرة إلى مصادر التجارة الشرقية لبلاد الصين . وقد انتقلت السفن الصينية في ظل سمعة الدولة العباسية وسلطانها القوى حتى شهدت الصين استقراراً في العلاقات التجارية ثم قام بينهما اتصال مباشر(١).

والطريق الذي يسلكه القاصدون من الخليج إلى الصين يتفرع إلى مسارين أولهما: الطريق القادم من البصرة أو من إحدى الموانئ الواقعة على جانبي الخليج وكانت ترسو هذه السفن في عمان (مسقط) أو (صحار) حيث تزود بالماء والطعلم وتحمل ما تريد من البضاعة ثم تعبر المحيط الهندي مباشرة إلى كولم ملي في جنوب ملبار. وثانيهما أنّ السفن التي كانت تستطيع الرحلة على طول الساحل الشرقي للخليج العربي ماراً بالسواحل الجنوبية إلى أن تصل الديبل والمنصورة أو غيرها من موانئ السند بينما كانت العودة تتبع طريق المجيء نفسه حتى تصل عمان ومن ثم تقصد سيراف على الساحل الشرقي للخليج العربي فالبصرة(٢).

يؤكد كثير من الباحثين أن عرب الخليج العربي هم الذين سعوا إلى الشرق الأقصى وليس العكس، وأن عبارة سفن صينية التي كان يستخدمها جغرافيو العرب ومؤرخوهم كانت تعني أحياناً سفناً إسلامية خاصة للإبحار للصين، وأن المياه العربية لم تعرف قبل الإسلام سفناً غير عربية وغير فارسية سوى سفن القراصنة الهنود(٣).

أورد المسعودي(٤) محادثة دارت بين أحد التجار من مدينة سيراف وملك تأنج، يوضح اهتمام ملوك الصين بجمع معلومات عن خلفاء الدولة العباسية وإيمان هؤلاء الملوك بعلو شأن العباسيين وخلفائهم.

---

(١) سليمان العسكري: التجارة والملاحة في الخليج العري، ص ١٣٧.

(٢) جورج جوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٠٢ .

(٣) عبادة كحيلة : العرب والبحر – ص ٥٩ .

(٤) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٠٨ .

كما أشار إلى استقرار الأحوال في كل من هاتين الدولتين مما ساعد على اندهار العلاقات التجارية وقد تردد صدى تلك العلاقات في المحيط الهندي الذي صار يمثل في عهد العباسيين بحرا هادئا تجوب على مياهه شرقا وغربا سفن أبناء الخليج حاملة المتاجر هنا وهناك وقد أنطلقت رحلات أبناء الخليج العربي التجارية من مراكز التجمع التجاري والملاحي على سواحل الخليج نفسه وقد كانت من البصرة، فرضة العراق وسيراف فرضة الساحل الفارسي والبحرين فرضة الساحل العربي ثم تمخر عباب مياهه عبر مضيق هرمز قاصدة سواحل مياه عمان(١).

ولعل أصحاب هذه السفن وبحارتها من أبناء الخليج العربي، والمتاجر التي كانوا يحملونها هي منتجات بلدأنهم ، وما يرد عليها من سلع المناطق الأخرى من شرق إفريقيا وأروبا.أنفرد أبناء الخليج بالإشراف على هذه الرحلات الواسعة وسيادة كافة أسبابها من سفن ومتاع(٢).

وقد وقع كثيرا من المؤرخين المحدثين في خطأ الوهم الناجم عن كلمة (سفن صينية) معتقدين أنها تعني السفن التي يسلكها أهل الصين، وهذا التعبير الذي استخدمه المسعودي معناه السفن المشتغلة بالتجارة مع الصين وليس سفنا يمتلكها أهل الصين، فأن لهذا التعبير (سفن الصين) نظائر في مطالع العصر الحديث حيث قامت السفن الأنجليزية بالذهاب إلى الهند واشتهرت باسم سفن الهند الشرقية(٣) فنسبت السفن إلى المكان هو دليل اختصاصها بالرحلات إلى تلك الجهات هو الأمر الذي أنفرد به أبناء الخليج العربي في رحلاتهم زمن العباسيين إلى بلاد الصين(٤).

---

(١) سليمان العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٢٩ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١٣٠ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٣١ .

(٤) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٢٢ – ٢٢٣ .

وكما ذكرنا سابقا أن أسرة تانج قد جمعت كثيرا من المعلومات عن خلفاء الدولة العباسية وكان لتلك المعلومات أثر كبير في تنظيم الأحوال التجارية، وقد أشارت المصادر الصينية التي ترجع إلى العصر العباسي إلى اسم أمير المؤمنين بكلمة (موموني) وأن أبا العباسي كان يدعى (أبو لوبا) واسم هارون الرشيد (الون) وأطلقت تلك المراجع على من وصل إلى الصين من المسلمين اسم (تاشي) وهي تحريف كلمة (طئ) القبيلة العربية التي استقرت في البحرين والخليج العربي واشتهرت باحترافها التجارة والملاحة(١).

ويبدو أن هذه العلاقات التجارية أخذت تظهر بصورة مكثفة في العصر العباسي حيث قام التجار وربابنة السفن برحلات منتظمة في بداية هذا العصر وتكونت من خلال هذه العلاقات التجارية جاليات عربية إسلامية أنشأت لها حيا خاصا بها ومارست حياتها التجارية والدينية على أتم الوجوه(٢).

وقد ضعفت هذه العلاقات على أثر ثورة هوأنج تشاو الصينية وقد أشار المسعودي(٣) إلى ذلك بقوله: (وتغلب كل صاحب ناحية من عماله على ناحية وقد أثرت هذه الأحداث في العلاقات التجارية بين الصين والخليج العربي لفقدها أهم مقوماتها وهو الاستقرار. وقد ترتبت على هذه العلاقات التجارية العديد من الآثار من أهمها صناعة الورق الذي عرف صناعته أهل الصين منذ بداية القرن الثالث للميلاد وأن الصين ظلت تحتكر الصناعة والتجارة الورقية ثم أخذ العرب سر هذه الصناعة من بعض الأسرى الصينيين ثم أنتقلت هذه البضاعة إلى بغداد على عهد هارون الرشيد ١٧٨هـ/٧٩٤م ومنها تسرب إلى دمشق ودمياط(٤).

---

(١) فيليب حتي : تاريخ العرب ، بيروت ، ١٩٥٠م ، دار الكشاف ، ص ٢١ -٢٢ .

(٢) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٢ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٥٢ .

(٤) المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم – ص ٤٢٩ .

لقد أدى الاحتكاك التجاري إلى الإنتقال من نظام التعامل بالمقايضة إلـــى معرفة النقود، حيث كانت الصين من أونل البلدان التي تعاملت بالعملة الورقية[1]، وكذلك من آثار تلك العلاقات أن عرف العرب نظام جوازات السفر الذي نقلوه من الصين، وعلى الرغم من أنّ المسلمين لم يستلطفوا هذا النظام في بغداد حسب مـــا أورده المقدسي[2] معبراً عن ذلك بقوله:- (ومنع الخارج منها إلى بجـــواز وحبس الداخل والمجتاز).

إلا أنّ السلطان عضد الدولة نظم مراقبة علــى أبـــواب عاصمـــة بـــلاده (شيراز) لأول مرة من القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي. وهناك أثـــر هـــام نتيجة هذه العلاقات التجارية فهو نشر الإسلام واستقرار بعض الجاليات العربيـــة في الصين والاهتمام بالحياة الإسلامية في جميع جوانبها من إقامة الشعائر الدينيـــة وبناء المساجد مما ساعد على نشر الإسلام.

---

(١) خالد سالم محمد ربانية الخليج ، ص ٤٣ .

(٢) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٤٢٩ .

الفصل الثاني

تطوير التجارة والملاحة العُمانية

في العصر العباسي الأول (١٣٢هـ - ٢٣٢هـ)

المبحث الأول

أهمية الموانئ البحرية العُمانية في حركة الملاحة والتجارة في منطقة المحيط الهندي

١ - دور عُمان التجاري مع الصين .

٢ - أهم الموانئ التجارية في الهند.

٣ - أهم الموانئ في عُمان .

المبحث الثاني

مهارة العمانيين في بناء السفن البحرية

١ - تاريخ عُمان البحري .

٢ - مواد بناء السفن .

٣ - أهم أنواع المراكب .

المبحث الأول

أهمية الموانئ العُمانية في حركة الملاحة والتجارة في منطقة المحيط الهندي

تُعتبر عُمان من أهم المراكز التجارية ، وتشغل المنطقة الواقعة في الجنوب الشرقي لشبه الجزيرة العربية، وتطل على البحر العربي والخليج العربي، ويحدها شمالاً بلاد البحرين (ماجن) ، ومن الغرب الشحر وحضرموت وتمتد في الاتجاه الشمالي الغربي إلى الربع الخالي[١].

وقد أخذت أهمية عُمان تزداد ، واحتلت مكانه ممتازة في الوقت الذي بدأت تقل فيه أهمية البحرين، وذلك لموقع عُمان الممتاز والملائم في الخليج، والبحر العربي، ولقربها من مصادر تجارة الشرق . وأهم من هذا وضع موانيها التي تتميز بالعمق مما يمكنها من استقبال السفن الضخمة والكبيرة خاصة وإن معظم موانئ عُمان تحيط بها الجبال من جهة البر، فتشكل موانع طبيعية تحمي السفن من الرياح والعواصف الشديدة[٢].

وساعد هذا الموقع الطبيعي لعُمان أن تكون المركز الرئيسي للتجارة والملاحة على الساحل الغربي من الخليج العربي وكان لهذا أثره في تطور الملاحة والتجارة البحرية. ونسبة لتوفر الأسباب الطبيعية للملاحة العُمانية نجد العُمانيين أصبحوا في الطليعة بين رواد المحيطات الذين اعتبرت مغامراتهم وأسفارهم مثلاً يحتذي في الشجاعة والجرأة والإقدام . وتاريخ الملاحة البحرية في عُمان يعود لأقدم العصور التاريخية، إذ قام بها الإنسان لكشف مياه البحار، باستخدام الصواري والشراع[٣].

---

(١) عبدالمنعم عامر : عُمان في أمجادها البحرية ، عُمان ١٩٨٠م ، ص ٢٠ .

(٢) ابن خلدون (عبدالرحمن بن محمد الحضرمي المغربي) : كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، جـ ٤ ، بيروت ، ١٩٦٦م ص ١٩٨ .

(٣) عبدالمنعم عامر : المرجع السابق ، ص ٢٠ .

ويمكن القول أنّ خليج عُمان قد شهد محاولات الإنسان الأول لإرتياد البحار، وكان العُمانيون في ذلك الزمن الغابر أي قبل ٤٠٠٠ عام من الآن يسكنون المنطقة التي تعرف باسم مجان، وكان لهم نصيب في تلك الخطوات الرائدة التي أقامت صلات منتظمة بين عدد من الحضارات. ولهذا سمي خليج عُمان بحقّ مهد الملاحة البحرية، كما كانت المراكب تُبحر أحياناً من الخليج إلى الهند وتتوقف خلال رحلتها هذه في ميناء يسمى عُماناً، وتختلف المصادر اليونانية واللاتينية القديمة ، في تحديد مكان عُمان، فهو قد يكون على امتداد الشواطئ الشرقية لشبه الجزيرة العربية(١).

وقد أثبتت المراجع أن بلاد ماغان (أو ماكان) وهي عُمان وما إليها، كانت تصدر النحاس إلى أرض الرافدين كما كانت السفن العُمانية تحمل ، من بلاد السند الأخشاب ، والقطن ، والعاج والعقيق الأحمر واللازورد (٢).

وقد فتح هؤلاء المغامرون من العُمانيين آفاقاً جديدة للملاحة وتوغلوا إلى مسافات شاسعة عبر مناطق كانت تعتبر في ذلك الوقت مناطق مجهولة ومحفوفة بالمخاطر(٣).

ومن هنا أدرك الإنسان المكاسب الهامة التي تعود عليه من جرآء تسخير البحر لطاعته كما أدرك المخاطر الكبرى التي كانت لا بد وأن ترافق تلك المحاولات.

ولا شك أنّ الفرس، الذين كانت لهم مصلحة في المحافظة على سلامة، هذه الطرق البحرية قد دفعتهم هذه المصلحة إلى الاستيلاء، على ساحل عُمان ، ذلك أثناء هجرة الأزد إلى عُمان عن طريق قلهات، بقيادة مالك بن فهم، وهي الهجرة التي حدثت في القرن الثالث الهجري/ القرن الثامن الميلادي الذي فيه نزل

---

(١) عبدالمنعم عامر : عُمان في أمجادها البحرية ، ص ٢١ .

(٢) مجلة دراسات الخليج ، ١٩٧٥ ، (تطور الطرق البحرية بين الخليج والبحر الأحمر والمحيط الهندي ، لنيقولا زيادة) ، ص ٦٩ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٦٩ .

الفرس في صحار محاولين زعزعة الاستقرار ولكنهم واجهوا مقاومة شديدة من الأزد[١].

لقد كانت عمان من أهم المراكز التجارية المعروفة عند ظهور الإسلام ، وقد وصلت شهرتها التجارية والأرباح التي تدرها ، التجارة إلى الحجاز .

يروي أنه صلى الله علية وسلم دعا لأهل عمان بتوسيع الميرة وازدهار التجارة[٢].

وقد ازداد نشاط عمان التجاري بعد الفتوح واستقرار الدولة الإسلامية حتى إن الأصمعي[٣] قال (الدنيا ثلاثة عمان والأبله وسيراف).

ومما سبق نستنتج أن تلك المناطق هي المراكز الرئيسة في زمنه ، وجميعها تقع على الخليج العربي، ولعل تقديمه لعمان على الآخرين دليل إدراكه أن عمان أهمها.

ويبدو أن النشاط التجاري والأرباح منه قد بلغت في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي إرتفاعا كبيرا مما جعل المقدسي يقول[٤] (من أراد التجارة فعليه بعدن أو عمان أو مصر) والمقدسي من ذوي الخبرة والاطلاع الواسع لم يذكر من مدن الخليج غير عمان التي ذكرها قبل مصر. مما يدل على أنها كانت المركز الأول للتجارة في ذلك الخليج.

ويرجع الازدهار في عمان إلى كونها تمثل المركز الأول والرئيسي للتجارة البحرية مع بلاد الهند والشرق الأقصى وشرق إفريقيا ، لأهمية موانيها ومهارة أهلها في شئون البحر والملاحة والتجارة . وتمثل ذلك في السلع الغالية

---

(١) عبدالمنعم عامر : عمان في أمجادها البحرية ، ص ٢١ .

(٢) الأصمعي (عبدالملك بن قريب) : كشف الغمة ، بلا مكان وتاريخ للنشر ، ص ٢٤٠ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٢٤٠ .

(٤) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٣٥ .

والمهمة التي كانت تمر بها فتدر أرباحا كبيرة ، رغم مــا فــي اســتيرادها مــن صعوبات[1].

والواقع إن العمانيين كانوا يشتغلون بالملاحة قبل ظهور الإسلام[2] وبعــد ظهوره تكثر الإشارات إلى اشتغال العمانيين في الملاحة وإلــى مهارتــهم فيــها، فيروى الجاحظ[3] قصة تصف أهل عمان بأنهم ملاحون وذكر ا بن الفقيــه[4] أن الأزد ملاحون وغير أن انضمامهم للجيوش الإسلامية لم ينسهم كليــا مهارتــهم بالملاحة، فقال لهم : (بدلتم الرماح بالمرادي وبالسفن أعنة الحصن)

وقال ابن الأثير[5] فيهم : (يا معشر الأزد تبدلتم بقلوس السفن أعنة الخيل إن هذا بدعة في الإسلام).

إن كون البحرين مركز التجارة البحرية عند ظهور الإسلام، واشتهار أهل عمان بالملاحة في ذلك العهد المبكر، يدل على أن العمانيين كانوا آنذاك يشــتغلون بالملاحة ، على حساب البحرين ، غير أن عمان صارت بعــد الإســلام المركــز الرئيسي للملاحة والتجارة البحرية[6].

حافظت عمان على مركزها كميناء عماني هام للتجارة وذلك منذ الوجــود الفارسي في عمان، لكنها أخذت تلعب دورا ثانويا بعد القــرن الثــالث الــهجري/ التاسع الميلادي واقتصر نشاطها على الموانئ الواقعة في منطقة الخليج العليــا ، وتشير المعلومات أن مراكب صحار في تلك الفترة ، كانت تبحر بشــحناتها مــن

---

(١) عبدالرحمن عبدالكريم العاني : (دكتور) ، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، عمان ، ١٩٩٤م ، ط ٣ ، ص ١٤٦.

(٢) الحموي : معجم البلدان ، جــ ٤ ، ص ٥٢١ – ٥٢٢ .

(٣) الحيوان ، جــ ٣ ، الطبعة الثالثة ، بيروت ، ١٣٨٨هــ ، ١٩٦٩م ، ص ٣١٣ .

(٤) مختصر البلدان ، ص ٤٢٢ ، ص ٤٢٣ .

(٥) (علي بن أبي الكرم محمد عز الدين) الكامل في التاريخ ، جــ ٥ ، بيروت ، ١٣٨٥هــــــ – ١٩٦٥م ، ص ١٣ – ١٤.

(٦) عبدالرحيم عبدالكريم العاني ، المرجع السابق ، ص ١٤٦ .

البضائع إلى سيراف، كما كانت مراكب سيراف تزور مسقط للتزود بالماء والمؤن وهي في طريقها إلى الشرق(١).

أما نشاطهم البحري والتجاري في السند فقد بدأ قبل الفتح الإسلامي ٩٣هـ/٧١١م وإن أول عربي، قام برحلة بحرية كان تاجرا عماني الأصل يسمى أبو عبيدة عبد الله بن القاسم، وقد ذهب إلى الصين حوالي عام ١٣٣هـ/٧٥٠م ليشتري الصبار والأخشاب(٢).

وجدت عمان نفسها في مفترق الطرق البحرية التي تصل الصين والهند شرقا والعراق شمالا شرقيا والبحر الأحمر وشرق إفريقيا جنوبا وغربا ، وكان الطريق بين بغداد وكانتون ؛ أطول الطرق في العصور الوسطى ، لكن الدولة الإسلامية الموحدة، وإمبراطورية تانج الصينية من ناحية أخرى كانتا تقدمان كافة التسهيلات للنشاطات التجارية(٣).

ولعل عمان قررت في نهاية المطاف أن تسلك سفنها كل المسطحات المائية الممكنة معتمدة على موانيها الممتازة وملاحيها المهرة وحققت أرباحا تجارية عالية في مجال التجارة مثل الخليج العربي والشرق الأقصى، الهند والصين وشرق إفريقيا.

---

(١) عبدالمنعم عامر ، عمان في أمجادها البحرية ، ص ٢٥ .

(٢) إسماعيل الأمين ، العمانيون رواد البحر ، لندن ، بدون تاريخ ، رياض الريس للنشر ، ص ٢٢ .

(٣) عبدالمنعم عامر ، المرجع السابق ، ص ٢٠ .

١- دور عُمان التجاري مع الصين:-

أما دور عُمان التجاري مع الصين فقد تمثل في الملاحة والتجارة النشطة والمباشرة في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي ، التي بلغت خانفو أي كانتون الحالية. وكان يقوم بمعظم هذه الملاحة أهل عُمان، وقد وصف المسعودي[1] خانفو بأنّها (مدينة عظيمة .... تدخل هذا النهر سفن التجارة الواردة من البصرة وسيراف وعُمان ومدن الهند وجزائر الزابج والصنف وغيرها من الممالك بالأمتعة والجهاز) .

وأنّ مراكب الصين كانت تأتي بلاد عُمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأُبلة والبصرة كما كانت المراكب تختلف عن المواضع التي ذكرنا إلى هناك)[2] .

ولعل من الممكن اعتبار قول المسعودي إنّ سفن الصين تدخل الأُبلة تعبيراً غير دقيق وغير صحيح ، لأنّ المياه عندها ضحلة لا تصلح لملاحة السفن الكبيرة، ومن المعلوم أنّ العرب المسلمين عندما كانوا يمرون بالأُبلة لا يجدون فيها سفناً كبيرة مما يدل على أنّه حتى ذلك الزمن المبكر لم تكن سفن الصين تصل العراق مباشرة.

وعند ظهور الإسلام وانتشاره كان طريق الخليج العربي المؤدي إلى الصين منفصلاً عن الطريق البري، وقد ذُكر إنّ تاجراً سمرقندياً أتى من سمرقند إلى البصرة ، ومنها ذهب إلى عُمان حيث سلك الطريق البحري إلى الصين[3].

من الطبيعي نجد أنّ العُمانيين كانوا يتاجرون أيضاً مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين، وقد ورد ذكر هذه المحطات في بعض

---

(١) مروج الذهب ومعادن الجوهر ، جـ١ ، ص ١٣٨ .

(٢) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٤٠ .

(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٤٠ .

المصادر العربية التي أشارت إلى التجار العمانيين، وكانت أهم هذه المحطات كلة التي وصفت بأنها (فرضة الهند وهي منتصف الطريق بين عمان والصين)[١].

وقد كان يتردد عليها البحارة من أهل عمان [٢].

وكلة جزيرة في ذلك المحيط تقع في منتصف الطريق بين عمان والصين في طرف خط الاستواء وكان يجلب من كلة العود. تقع يمين بلاد الهند ويطلق على ملكها مهراج أو ملك الملوك[٣].

وقيل عنها (أي جزيرة كلة)

لها أرج يقصر عن مداه فتيت المسك والعود الكلاهي[٤]

يتسم بحر كلة بقلة مياهه وكثرة جزائره والصراوي. أحدها صرو وذلك أن أهل المراكب يسمون ما بين الخليجين إذا كان في طريقهم الصرو. وبهذا البحر أنواع من الجزائر والجبال العجيبة[٥].

وبين بحر هركند وبحر كلاهبار مجموعة من الجزر يسكنها قوم يعرفون باسم (لنج) لا يعرفون لغة ولا يلبسون الثياب ، لم تر منهم امرأة يبيعون العنبر بقطع الحديد ، ويخرجون إلى التجارة في زوارق وسهم النارجيل وهو شراب أبيض حلو كالعسل فإذا ترك يوما صار مسكرا ، فان بقى أياما حمض[٦].

---

(١)ياقوت الحموي ، معجم البلدان ،جـ ٤ ، ص ٣٠٢ ، ٣٠٣ .

(٢)المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٩٧ .

(٣) الهمداني (الحسن بن أحمد بن يعقوب) : صفة جزيرة العرب ، الرياض ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م ، ص ٥٠ .

(٤)مروج الذهب ، جـ١ ، مصدر سابق ، ص ١٩٧ .

(٥) نفس المصدر ، جـ ١ ، ص ١٩٧ .

(٦) ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، ص ١٢ .

أهم الموانئ التجارية في الهند:-

١ - ميناء الديبل :-

ميناء مهم على دلتا نهر السند عند مصبه في بحر العرب[١].

كانت مراكب العُمانيين تقصدها بأمتعتها وبضائعها وقد ترد عليها مراكب الصين والهند بالثياب والأمتعة الصينية والأقاوية العطرية الهندية ، فيشترون من ذلك جزءاً لأنّهم أهل يسار وأموالهم كثيرة فيمسكونها حتى اذا سارت المراكب عنهم وقلت السلع أخرجوا أمتعتهم وباعوا وسافروا إلى بلادهم وتصرفوا في أموالهم كيف شاءوا[٢].

وتعتبر المنصورة من المراكز التجارية المهمة التي تقع بالقرب من الديبل، وهي مدينة كبيرة تقع على نهر مهران وأهلها مسلمون، وملكها من قريش من ولد هبار بن الأسود[٣] .

٢ - الملتان :-

وهو مركز مهم للتجارة مع الأقسام الداخلية من الهند، لأن بها معبدا تقصده جماهير الحجاج الهنود من داخل البلاد وحكامها بنو منبِه من ولد بن لؤي وكانوا قد تقلبوا عليها[٤] .

ومن المراكز التجارية العربية في الهند أيضا.

---

(١) مجهول : مخطوط في علوم البحار رقم ٢٥١٦عام/٣٨ك خاص، المديرية العامة للوثائق والمخطوطات وزارة التراث القومي والثقافة ، سلطنة عمان ، ورقة ٤٧ .

(٢) عبدالرحمن العاني : عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية ، وزارة ، ص ١٥٣ .

(٣) المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٤٨١ .

(٤) الأصطرخي : المسالك والممالك ، ص ٥٠ ، المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٦٧ – ١٦٧ .

٣- سندان:-

كانت السفن التجارية تبحر منها نحو عُمان، فقد ذكر بُذرك : (إنّ بعض التجار جهزوا مركباً من سندان إلى عُمان وأنّه سلم إلى وكيله في المركب خشبه طويلة من الساج عليها علامة وقال له بع هذه واشتر بثمنها كذا وكذا من مسقط ...)[١] .

---

(١) بزرك بن شهريار : عجائب الهند ، مؤسسة ناصر الثقافية ، ١٩٧٤م ، ص ٤١ .

أهم الموانئ التجارية في عُمان:-

ميناء صور:

يعتبر ميناء صور أقرب ميناء عُماني ، إلى المحيط الهندي والسواحل الإفريقية يوجد عند بداية طريق قديم عبارة عن مضيق يمتد من الساحل إلى داخل البلاد مخترقاً الحد الجنوبي لجبال عُمان ولذا فقد سيطر على التجارة القادمة من المحيط الهندي، والذاهبة إلى الأجزاء الداخلية من عُمان، وكان مزدحماً بالسكان من قبل، وأكثر أقاليم عُمان انتاجاً. ويتشابه اسمه مع اسم ميناء صور الغربي في لبنان وهناك تشابه جغرافي بين أرضيهما[(١)].

ويذكر هيرودوت أنّ الفينيقيين يرجع أصلهم إلى هذا الميناء وتعرف في الخرائط القديمة باسم سور كورستور[(٢)].

ميناء صحار :

يقع على خليج عُمان ، وكان عند ظهور الإسلام مركزاً تجارياً مهماً . وظهرت أهمية الميناء العُماني منذ إنشائه على يد الفرس في القرن الثالث الميلادي[(٣)]، فيذكر بن جبير[(٤)] إنّها إحدى أسواق العرب السنوية قبل الإسلام وكانت تقام أول يوم في رجب لمدة خمسة أيام وكان يحضره حاكم عُمان. وكان مركزاً لصنع الثياب الصحارية التي انتشرت في جزيرة العرب في القرن الأول الهجري/السابع الميلادي ، وفي غزوة الحديبية سنة ٦هـ/٦٢٧م، قيل : (إنّ رسول الله ﷺ خرج من المدينة يوم الاثنين ...... فأغتسل في بيته ولبس ثوبين من نسج صحار[(٥)].

---

(١) العواصم والمدن الإسلامية ، مجلة نصف سنوية ، مكة المكرمة ، العدد الثاني ، ١٤٠٣هـ ، (مدينة صور ، لجازارد) ، ص ٤٢ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٤٢ .

(٣) محمد قرقش : تاريخ الإسلام في شرق إفريقيا ، سلطنة عُمان ، بدون تاريخ ، ص ١٤٤ .

(٤) ابن جبير (أبوالحسن محمد بن أحمد) : رحلة ابن جبير ، بيروت ، ١٩٨١م ، ص ٣١٣ .

(٥) الواقدي (محمد بن عمر بن واقد) : كتاب المغازي ، الطبعة الثانية ، بيروت ، ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م ، ص ٥٧١ .

وصارت صحار بعد الإسلام المركز الرئيسي للملاحة والتجارة والإدارة وهذا واضح من النصوص التي ترد في كتب الجغرافيين الإسلاميين فقد وصفها بن حوقل[١] بأنّها قصبة عُمان وهي على البحر، وبها متاجر البحر وقصد المراكب، وهي أعمر مدينة بعُمان وأكثرها مالاً، ولا تكاد تعرف على بحر فارس بجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار).

كما كانت مم أقدم مدن عُمان وأكثرها أموالاً قديماً وحديثاً ويقصدها كل سنة من تجار البلاد ما لا يحصى عددهم ، واليها تجلب البضائع من اليمن ويتجهز منها بأنواع التجارات، وأحوال أهلها واسعة جداً ومتاجرها مربحة[٢] ، وكان في قديم الزمان تسافر منها مراكب الصين ووصفت (بأنّها سوق عُمان)[٣] وفي هذه المدينة كانت ترسو المراكب القادمة من أطراف الدنيا وكانوا يصعدون إلى صحار يبتاعون ويتشاورون[٤].

وكان بصحار مجتمع التجار ، ومنها يتجهز لكل بلدة، وإلى بلاد الهند والصين[٥].

تأتي أهمية ميناء صحار في أنّها كانت محطة للملاحين الهابطين في سفنهم من الخليج محاذرين القراصنة الذين يأوون إلى الشعاب المختلفة في البحر وكانت السفن تتوقف فيها وفي توأمها مسقط ومنها تمخر البحر إلى المحيط مباشرة إلى مدينة كولم ملي من جنوب ملبار[٦].

---

(١) صورة الأرض ، ص ٣٨ .

(٢) الأدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٤٠ – ٤١ .

(٣) الأصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٢١٥ .

(٣)ابن المحاور ، تاريخ المستبصر ، جـ ٢ ، ص ٢٨٤ .

(٥) الحميري (محمد بن عبدالمنعم) : كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار ، بيروت ، ١٩٧٥م ، ص ٢٣٨.

(٦) عطية القوصي : تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين ٢ن٣هـ ، ص ٤٥ .

وقد وصفت صحار بأنّها قصبة عُمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منها،أسواقها عامرة ومياهها عذبة وهي دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة اليمن(١).

وأكد ابن حوقل(٢) هذه المكانة التي أحرزتها صحار في شهرتها التجارية في قوله (إنّه لا توجد مدينة أكثر عمارة منها..)

وكانت صحار مدينة عالمية هامة وبها جالية يهودية تعمل بالتجارة، وبالقروض المالية وفق العرف السائد في ذلك الوقت كما كان التجار الفرس الذين يسافرون بانتظام بين الهند والصين ينزلون في صحار، إلا أنّ السيطرة التجارية في عُمان كانت للعرب(٣).

وتشير المعلومات إلى أنّ مراكب صحار في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي كانت تبحر بشحناتها من البضائع إلى سيراف، كما كانت مراكب سيراف التجارية تزور مسقط للتزود بالماء والمؤن وهي في طريقها إلى الشرق. ويبدو واضحاً في البقايا الأثرية لمدينة صحار أنّ العُمانيين قد نجحوا في انتزاع الأهمية التجارية من سكان الخليج وأنّ مدينتهم صحار كانت ذات شأن كبير في التجارة(٤).

ولعل هذا جعل العُمانيين في كل عُمان وخاصة في صحار يقومون بنشاط تجاري بحري متميز وذلك لمهارتهم البحرية وحبّهم للمغامرة ومن ثمّ امتلكوا ناصية التجارة البحرية وكان لهم نشاط بحري متداخل مع الفرس وبعد ظهور الإسلام تفرّدوا بذلك.

---

(١) المقدسي : أحسن التقاسيم ، ص ٩٢ .

(٢) صورة ن لأرض ، ص ٤٥ .

(٣) أندروو بليامسون : صحار عبر التاريخ ، إصدار وزارة التراث القومي والثقافة بسلطنة عُمان ، ١٩٨٢م، الطبعة الثانية ، ص ٢٢ ، ص ٢٣ .

(٤) عبدالمنعم عامر ، عُمان في أمجادها البحرية ، ص ٢٥ – ٢٦ .

مسقط:-

تعد مسقط من أهم موانئ عُمان بالإضافة إلى كونها عاصمة وقد اكتسبت هذه الأهمية بفضل موقعها على طرق التجارة المارة من البحر الأحمر والخليج العربي إلى الهند وشرق أفريقيا. وجابت أساطيل العمانيين المحيط الهندي على طول امتداده من سواحل الهند حتى سواحل أفريقيا، وساهم العُمانيون في التجارة البحرية[١].

وقد ازداد نشاط عُمان التجاري في مسقط و أصبحت من أغنى موانئ عُمان وأكثرها ازدهاراً . وقد أورد مالكولم (MALCOLM) في تقرير متأخر جداً في القرن الثالث عشر الهجري/الثامن عشر الميلادي بأنّ خمسة أثمان التجارة الخليجية تمر من ميناء مسقط باعتباره نقطة تتجمع فيها السفن القادمة من مناطق الخليج، أو تلك السفن الآتية من الهند وشرق أفريقيا، وقد قدرت قيمة تجارة الخليج بـ ١٦٠٠٠,٠٠٠ روبية، كانت حصة مسقط منها حوالي ١٠٠٠,٠٠٠ روبية[٢].

كانت معظم السلع التي تصل إلى ميناء مسقط يعاد تصديرها مرة أخرى إلى الخارج، حيث تقوم السفن الخليجية وبخاصة العُمانية منها بنقل التجارة من مسقط وإليها فكانت سفن مسقط تبحر سنوياً إلى سواحل الهند، حاملة معها كميات من اللؤلؤ والحرير الخام، والتمور، والفواكه المجففة، والصوف ، والحبوب والأفيون، والعقاقير وغيرها من السلع الأخرى، وتعود من رحلتها محملة بالسلع الهندية كالأقمشة ، والنيلة والمعادن، والأخشاب ، والتوابل ، والأرز ، والطيب وغيرها[٣].

---

(١) علي بن دخيل الله الحازمي : (التجارة والملاحة في الخليج العربي) رسالة ماجستير ، ص ٤٧ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٤٧ . .

(٣) مجلة كلية العلوم الاجتماعية ، الرياض ، العدد السادس ، ١٩٨٢م ، (العلاقات التجارية بين الولايات المتحدة الأمريكية وبين زنجبار ، لأبي عليه عبدالفتاح حسن ص ٢٧٨ .

ومع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية تبحر هذه السفن مرة أخرى إلى موانئ البحر الأحمر وشرق إفريقيا حاملة منتجات الخليج وبعضا من السلع الهندية، ثم تعود محملة باللبن اليمني والرقيق، والأخشاب وأنواعا أخرى من السلع أقل أهمية[١] .

ووصف المقدسي[٢] بأنها أول ما تستقبل المراكب اليمنية، وفيه موضعا حسنا. وذكر ابن حرداذبة [٣] أنها مجمع المراكب التي تخرج من صحار .

ووصفها بعض المؤرخين بأنها مرسى مدينة صحار[٤]. وتقع مسقط قوب مقاصات اللؤلؤ، لذلك أصبحت مركزا للغواصين[٥].

ولعل هذه الأهمية التي أحاطت بعمان في التجارة البحرية كما ذكرنا سابقا الحماية الطبيعية التي توفرت لها فنجد مسقط ميناء محاطا بالجبال الشاهقة فتؤمن السفن الراسية فيها من أخطار العواصف، واضطرابات البحر وتجعلها ميناء طبيعيا ممتازا. ومن المدن التي يرد ذكرها عند الجغرافيين ومن سبقهم هي عمان ومسقط ويشار إلى صحار على أنها قصبة عمان، ومسقط وصحار وقلهات بين المدن العمانية، وتعتبر صحار عاصمة كورة عمان، ويذكر بين مدن عمان نزوة والسر وصنك، ودبا وهي ميناء على خليج عمان، كانت عند ظهور الإسلام مركزا تجاريا مهما وإحدى أسواق العرب قبل الإسلام[٦].

(١) علي بن دخيل الله الحازمي : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، رسالة دكتوراه ، ص ٤٨ .

(٢) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٩٣ .

(٣) المسالك والممالك ، ص ٢١٥ .

(٤) عبدالرحمن عبدالكريم العاني : دور العمانيين في الملاحة والتجارة ، ص ٣١ .

(٥) الدمشقي : نخبة الدهر في عجائب البر والبحر ، ص ٢١٨ .

(٦) ابن الفقيه : مختصر البلدان ص ١٩٩ ، مجلة تاريخ العرب والعالم ، بيروت ، العدد الثامن ، ١٩٧٩م (عمان تجارتها وأسواقها القديمة لنقولا زيادة) ، ص ٢٩ .

وعُمان مستقلة وهي كثيرة النخيل والفواكه الجرمية من الموز والرمان والنبق، وقصيتها صحار، وهي على البحر وبها متاجر البحر، وقصد المراكب وهي أعمر مدينة على شاطئ عُمان)[1].

---

(١) الاصطخري : المسالك والممالك ، ص ٢١٥ ، مجلة تاريخ العرب والعالم ، بيروت ، العدد الثامن ، ١٩٧٩م (عُمان تجارتها وأسواقها القديمة لنقولا زيادة) ، ص ٣٠ .

المبحث الثاني

مهارة العمانيين في بناء السفن البحرية

١ - تاريخ عمان البحري:

تعود أقدم الوثائق حول تاريخ عمان البحري إلى حوالي أربعة آلاف سنة مضت. ففي إحدى اللوحات البابلية القديمة (٢٣٠٠ ق.م) يعبر سارجون ملك أكاد وهو أول إمبراطور في التاريخ، عن فخره واعتزازه بحضارة بلاده فيقول (نجحنا في جلب مراكب مجان ودلمون وملوحة إلى ميناء أكاد[١] .

أما اللوحات المسمارية التي تلي بتاريخها هذا النص فقد أسهبت بذكر مجان، التي اقترن اسمها دائما بالتجارة لا سيما النحاس بينما يوضح نص آخر من مدينة الأغاش السومرية يعود تاريخه إلى ٢٠٥٠ ق.م. إن أحواض موانئ مجان كانت مراكز لبناء السفن وتجهيزها[٢].

لذا جاءت سفن الخليج ذات خصائص فريدة، تستند إلى خبره عريقة توارثها السكان منذ أقدم العصور حتى بلغت أرقى مظاهرها على يد أبناء الخليج أيام سيادتهم على عهد العباسيين.

مهارة العمانيين في صناعة السفن :-

أثبت العمانيون مهارتهم وظهرت مواهبهم وقاموا بدور كبير في مجال صناعة السفن حتى أصبحوا سادة البحار ، والتجارة الدولية وأقبل الكثيرون على احتراف الملاحة لأن هذا شيء وراثي بالنسبة لهم وصار حبهم للبحر يجري في دمائهم ويمثل هذا فخرا وعزا لهم وإرث عريق من الآباء والأجداد وبلغت شهرتهم الذروة في هذا المجال حتى قال فيهم الشاعر:

---

(١) إسماعيل الأمين : العمانيون رواد البحر ، ص ١١ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١١ .

إذا أزديـــــه ولـــــدت غلامـــــا
فبشـــــــرها بمــــــلاح مجيـــــــد[1]

ومما ساعدهم على ذلك وقوع عمان في منطقة الخليج التي أصبحـت فـي إطار الممرات البحرية الدولية وقد ساعد على ازدهار حركة الملاحـــة العمانيـة خاصة والخليج العربي بصورة عامة منذ قديم الزمان وكان هناك احتكـــاك بيـن العرب والشعوب التي تجيد الملاحة ولها باع طويل فيها وفـــي صناعـة السـفن كالهنود والصينيين . وقد أشار طرفة بن العبد في معلقته إلى سفن ابن يامن وهـو يهودي من هجر يبدو أنه كان يملك عددا من السفن شاركت في فاعليـات حركـة الملاحة عبر الخليج العربي بقوله:-

عدولية أو مـــن سـفين الله يـامن   يجور بها الملاح طورا ويـهتدي[2]

ولعل من أبزر الشخصيات التي اقترن اسمها بتاريخ الملاحة وعلوم البحار، هـو الملاح العماني أحمد بن ماجد شهاب الدين مؤلف كتاب (الفوائد في أصول البحـر والقواعد) الذي ألفه في الفترة ما بين ٨٩٥ و ٨٩٦هـ/١٤٨٩-١٤٩٠م وضع فيه خلاصة تجارب حياته الحاملة بالتجارب والخبرات فـي أربعيـن صنفـا تعـالج الموضوعات البحرية وأن كتابه (الفوائد) ظل الملاحون يعتمدون عليه في المحيـط الهندي حتى نهاية القرن الثاني عشر الهجري/الثامن عشر الميلادي[3].

وقيل إن أحمد بن ماجد صادف فاسكوداجاما في مـاليندي أثنـاء زيـارة فاسكوداجاما الذي التقى به وأعجب بشجاعته وكثرة معارفه وأقنعـه بـأن يكـون مرشد أسطوله لعبور غرب المحيط الهندي وكانت وراء موافقة أحمد بـن مـاجد افتتاح آفاق جديدة في تاريخ الملاحة في العالم[4].

---

(٢)المسعودي ، مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٨٨ .

(٢) التبريزي : شرح القصائد العشر ، ص ٣١ ، محمد أرشيد العقيلي ، الخليج العربـي ، فـي العصـور الإسلامية ، بدون مكان نشر ، ١٩٨٣من ١٩٩٦ .

(٣) أحمد بن ماجد النجدي ، كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد ، تحقيق إبراهيم خـوري ، غـرة حمن . دمشق ، ١٩٧١م ، ص ١٠ .

(٤) نفس المصدر ص ١٠ .

وقد برع أبناء الخليج في أعمال التجديف إلا أنّ عمليات الإصلاح فكـــان أكثر العاملين فيها من الزنوج الذين دربوا على القيام بـــإصلاح السـفن تحـت الماء[1].

أمّا صناعة السفن فقد كان العُمانيون والسـيرافيون وغـيرهم مـن ذوي الخبرة من أبناء الخليج يقومون ببنائها بما يستوردونه من أخشاب الساج والنارجيل من مناطق توفره ببلاد الهند وجزرها، كما كان منهم من يرحل إلى تلك المنـاطق ليتولى صناعة السفن وشحنها بكميات من الأخشـاب ومنتجـات تلـك المنـاطق وغيرها من الموانئ التي يمرون بها في طريق عودتهم إلى الخليج[2].

ويذكر المقدسي[3] (إنّ أكثر صنّاع المراكب وملاحيها فرس وعرب)

وبهذا يتضح أنّ أبناء الخليج وخاصة العُمانيين والسيرافيين قد تمرسوا في كافة نواحي النشاط البحري ، ابتداء من صناعة السفن وامتلاكـها واسـتخدامها بأنفسهم أو تحت إشراف وكلائهم أو عن طريق تأجيرها لغيرهم ومنهم من كـان لا يكتفي بامتلاك السفن والعمل فيها بل كان يباشر الأعمـال التجاريـة أيضـاً مـع الموانئ التي كان يتوجه إليها بسفينته. ممـا أدى إلـى اشـتهار هـؤلاء التجـار والمناطق التي ينتمون إليها[4].

بما أنّ عُمان صارت مركزاً للملاحة والتجارة البحرية، استلزم ذلـك أن تقوم صناعة السفن فيها، وقد اتبع العُمانيون في صنع سفنهم التقاليد السـائدة فـي صناعتها في المحيط الهندي والتي تتميز عن صناعاتها في البحر المتوسـط مـن حيث إنّ سفـن العُمانيين كانت تخرز بالألياف وتشد ولا تسمر بمسامير الحديد[5].

---

(١) سليمان العسكري : الملاحة في الخليج العربي ، ص ٢٠٩ .

(٢) ابن الفقيه : كتاب البلدان ، ص ٢٠٥ .

(٣) أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ٢٠٥ .

(٤) ياقوت الحموي : معجم البلدان ، جـ٣ ، ص ٧١٨ .

(٥) المسعودي : مروج الذهب ، جـ ١ ، ص ١٦٣ .

وكان من أبرز خصائص سفن عُمان خاصة والخليج عامة أمران أساسيان أولهما: الطريقة التي كانت تخاط بها الواح هيكل السفينة بعضها إلى بعض.

ثانيهما: نظام امتداد الشراع على طول السفينة فقد جعلت هاتان الخاصيتان من سفن الخليج نمطاً يختلف عن طريقه صنع السفن التي عرفتها البحار الأخرى[١].

وقد تشابهت سفن الخليج العربي مع سفن المحيط الهندي عدا الفارق الوحيد الذي يميز بين الكبير والصغير فقط وهو الهيكل من حيث قوته وضخامته وكثرة الألواح التي تشد عليه، كما كانت ألواح الهياكل تصنع من خشب الساج أو خشب جوز الهند الذي اشتهر عند أبناء الخليج باسم (النارجيل). وسبب اختيارهم له أنّه كان يتميز بالقوة والمتانة أكثر من خشب جوز الهند وايضاً من أسباب تفضيلهم له أنّه يتحمل الماء بقدرة فائقة، ولا يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله بفعل الماء وأهم من هذا إنّه يتميز بالمرونة في التشكيل وإنّه صلب في مرونةٍ وهما أهم ((أمران)) في بناء السفن[٢].

ونسبة لعدم توفر النوع الجيد جداً من الخشب وهو الساج والنوع الأقل منه وهو خشب النارجيل ولافتقار منطقة الخليج العربي من الأخشاب عامة عمل أبناء الخليج على استيراد تلك الأخشاب من جزر الهند[٣].

وسعياً وراء الجودة العالية والاقتصاد في آن واحد دأب عدد كبير من أبناء الخليج على الذهاب إلى جزر الهند وخاصة جزر الديبجات* وبناء سفنهم هناك من الأخشاب المتوفرة الجيدة وبعد أن تشيد السفينة بجميع أجزائها (هياكل، صواري، خيوط، جبال، شراع) تشحن بعد الانتهاء من بنائها بالمنتجات المحلية

---

(١) جورج حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٤١ ، ٢٤٢ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٢٤٤ – ٢٤٧ .

(٣) سليمان إبراهيم العسكري ، الملاحة في العصر العباسي ، ص ٢١٤ .

* تسمي هذه الجزر حالياً مالديف ولكدايف (سليمان التاجر ، وأبوزيد السيرافي : أخبار الهند والصين) ص ١٠٠ .

لجزر الهند مثل ثمرة النارجيل ، وجميع المنتجات الهندية التي لم تتوفر في بلادهم، ثم يبحرون إلى بلادهم محققين بذلك أكبر قدر ممكن من الربح(١).

هذا لا يعني أنّ كل سفن الخليج قد تم بناؤها في الهند ولكن هناك أعداداً كبيرة من السفن تم بناؤها على شواطئ الخليج العربي وخليج عُمان بالأخشاب المستوردة من الهند وشرق إفريقيا، وجميع السفن المصنوعة محلياً أو المصنوعة في جزر الهند تخضع لنظام واحد من حيث التركيب والشكل. فكان الهيكل في كل السفن المصنوعة محلياً أو خارجياً يثبت فيها الهيكل بعضه إلى بعض بأبسط طريقة ممكنة. ثم يوضع المهراب* أولاً على الأرض وتربط إليه ألواح أفقية على كل من الجانبين بخيوط من الليف ثم تُشد هذه الألواح بعضها إلى بعض بهذه الخيوط أيضاً. وكانت ألواح الجانبين توضع متلاصقة الأطراف، ثم تغرز الخيوط خلال ثقوب، تدق على أبعاد معينة قرب أطراف تلك الألواح المتجاورة. إذ لا يستخدم المسمار أو الوتد في بناء تلك السفن أو في أي جزء من أجزائها(٢).

وصارت طريقة صنع السفن التي سنها العُمانيون هي الشائعة في جميع بلاد الساحل الهندي، كما كان الخليج العربي المهد الأول لإنتاج الخيوط التي تستخدم في ربط ألواح السفينة بعضها إلى بعض وإستخدم أبناء الخليج منذ أقدم العصور شجر النخيل المتوفر على شواطئ بلادهم ومن ليف النخيل صنعوا هذه الحبال، ولقد أجاد أبناء الخليج هذه الصناعة حتى نقلها عنهم شعوب المحيط الهندي وبمرور الزمن عرف العُمانيون شجر النارجيل أيضاً فاستوردوه وصنعوا من لحائه الحبال كما فعلوا بالنخيل وبعدها حاولوا صنع السفن على شواطئ الخليج العربي وكل هذا حدث في العصر العباسي(٣) .

---

(١) سليمان التاجر وأبي زيد السيرافي : أخبار الهند والصين ، ص ١٠٠ .

* خشبة لوح القمر الطولي . انظر : سليمان العسكري : الملاحة في الخليج العربي ، ص ٢٢٠ .

(٢) الإدريسي : نزهة المشتاق في أختراق الآفاق ، ص ٥٦٣ .

(٣) سليمان التاجر وأبي زيد السيرافي ، المرجع السابق ، ص ١٠٠ .

٢ – مواد بناء السفن :

ومن المواد التي تستخدم في صناعة السفن : –

١ – الليف:–

تصنع الخيوط التي تربط بها ألواح السفن وفق نظام معين فكان الليف من النخيل أو من خشب النارجيل يطحن ويدبغ في حفر على الساحل، وأحياناً يضرب بالمرازب ، ويفتل منه بعد ذلك أمراساً أو تغزل النساء من لحاء الليف خيوطاً تضم إلى بعضها لتكون حبالاً قوية صالحة لبناء المراكب وعمت هذه الطريقة كافة المناطق التي تصنع فيها السفن[(١)].

وانتشرت صناعة السفن في كافة الأنحاء الساحلية ، على الخليج العربي ، سواحل عُمان ، (سواحل المحيط الهندي، وسواحل أفريقيا الشرقية) ، سواء من نوع الأخشاب أو نوع الخيوط التي تربط بها الألواح ، أو الصواري ...الخ. وكانت السفن إذا أصابها أي عطل في أي مكان من السواحل أو أي جزء من أجزائها كانت تعاد وتصلح على جناح السرعة نسبة لتوفر نفس المواد في كل المحطات الساحلية أو ما نسميه بلغة اليوم توفر قطع الغيار وتستطيع السفن بعدها أن تواصل مسيرها حتى لا يضرها انتهاء موسم هبوب الرياح[(٢)].

٢ –شحم الحيتان:–

صناعة هامة استكمل بها شد الألواح الخشبية، نسبة لوجود ثقوب صغيرة بينها تحتاج إلى طلاء بعد غرز الخيوط فيما بينها وكان يؤخذ هذا الطلاء أو الشحم من حيتان المحيط[(٣)].

---

(١) ابن جبير ، رحلة ابن جبير ، ص ٤٧ .

(٢) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي ، ص ٢١٦ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٢٢٠ .

أما كيفية صناعة هذا الشحم فقد ذكر الملاحون أنهم يصيدون ما صغر من السمك ، فيطبخونها في القدور ، فيذوب جميع لحمها يعود شحماً مذاباً، وهذا الذهن مشهور ببلاد اليمن وفي عدن وغيرها من المدن الساحلية وفي بلاد فارس وساحل عُمان وبحر الهند والصين ، وهو عمدتهم في سد خروق المراكب(١).

واستخدم الملاحون أيضاً في سد خروق المراكب القار أو الراتينج إلى جانب دهون الحوت. وكانت تطلى السفن بمادة (النوْرة*) واشتهرت البصرة بصفة خاصة باستخدام النورة حتى اتصفت سفنها ببياضها(٢).

٣-الصوارِي:-

كانت الصواري(جمع صارية) تنسج من جوز الهند أو سعف النخيل أو من نسيج قطني خاص بالشرع نفسها وله القدرة علىّ تحمل هبات الرياح العاتية. ويتضح من أوصاف سفن الخليج أنّ السفن الكبيرة كانت تزود على الأقل بشراعين أحدهما كبير ويطلق عليه (القلاع العظيم وهو الشراع) والآخر صغير لا يستخدم إلا عند الضرورة إذا عطب الشراع الكبير في أثناء الإبحار ليلاً(٣).

وكان الطابع الذي يميز السفن وأشرعتها في العصر العباسي هو شكل الشراع المثلث، ولم يكن معروفاً من قبل. لأنّ الشراع في العصور القديمة في المحيط الهندي أو البحر الأبيض المتوسط يكون دائماً مربع ويشد إلى صارٍ في مقدمة السفينة من أجل الانتفاع بالرياح. وتمتاز الاشرعة المربعة بالرسوخ والثبات على السفينة ويستفاد منها فقط في الجهات ذات الرياح المعتدلة. وظل هذا النوع سائداً حتى أدخل أبناء الخليج فيه بعض التعديلات في العصر العباسي وقد اخترع أبناء الخليج في هذا العصر أيضاً الشراع المثلث، وذلك بإمالة الطرف

---

(١) الإدريسي : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٦٤ . .

* وهي مادة بيضاء من الحجر الذي يحرق ويشوى منه الكلس . انظر : جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٢٠.

(٢) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ ٢ ، ص ٤١٢ .

(٣) جورج حوراني : المرجع السابق ، ص ٢٦٥ .

الأمامي للشراع المربع إلى أسفل ، ووضع الشراع الجديد عبر السفينة طولاً ويصير صغيراً كلما ارتفع إلى أعلى حتى أخذ صورته التي اشتهر بها في العصر العباسي[١] .

وأعجب جغرافيو ورحالة الدولة العباسية بهذا المظهر الجميل للشراع شبهوا به الحيتان، كما كان للشراع المثلث ميزات منها أنّه يمنح السفن القدرة على المناورة في البحار وسرعة تحويل اتجاه السفن في حالاتها المختلفة[٢].

وانتقل هذا الابتكار للشراع المثلث الذي أتى به البحارة في العصر العباسي إلى كل السفن في كل السواحل وحل محل الشراع المربع. الذي قدم العرب من خلال استخدامهم له خدمة جليلة لأروبا ، وشرح جورج حوراني[٣] هذا الأثر الجليل. لأنّ أوروبا كانت تستعمل في سفنها ثلاثة صوار ولولا الشراع المثلث لما تمت الرحلات والاكتشافات العظيمة التي قام بها المكتشفون. وأما عن أهم التطورات التي أدخلها ملاحو عُمان هو تثبيت الصواري والشراع وذلك للإفادة بأقصى حد ممكن من هبوب الرياح الموسمية والمحلية قرب الشاطئ. وقد استعمل أبناء الخليج لفظة (دقل) لمصطلح خاص بهم بدل صاري لأنّ صاري استخدمت في سفن البحر المتوسط[٤].

ومعنى دقل هو جزع النخلة نسبة لتوفره على شواطيء الخليج العربي الذي دخل في صناعة السفن عندهم[٥].

وكان (الدقل) يتراوح من حيث الطول والقصر حسب حجم السفينة. وقد ذكر أنّ (دقلاً) لأحد السفن بلغ طوله خمسون ذراعاً[٦].

---

(١) جورج حوراني : العرب والملاحة في الخليج العربي ، ص ٢٦٧ – ٢٦٨ .

(٢) المسعودي ، مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٠٨ .

(٣) جورج حوراني : المرجع السابق ، ص ٢٦٥ .

(٤) المسعودي : المصدر السابق ، جـ ١ ، ص ١٠٨ . .

(٥) جورج حوراني : المرجع السابق ، ص ٢٦٧ .

(٦) نفس المرجع ، ص ٢٦٧ .

ذُكرت في مقدمة هذا البحث أنّ هناك نوعين من السفن نوع تثبت فيه ألواحه بالمسامير ونوع تثبت ألواحه بالخيوط استرعت هذه الظاهرة الخاصة اهتمام الباحثين القدامى والمحدثين. وحاول كل منهم، أنّ يأتي بالسبب والعلة. وذكرت أيضاً بعض الآراء، الأسطورية أن العلة في استخدام خيوط الليف بدلاً عن المسامير في بناء سفن المحيط الهندي هي وجود جبال من المغناطيس تحت الماء، تجذب السفن المثبتة بالمسامير وتردى بها في أعماق البحر. وأول من روج لهذه الأسطورة الكاتب القديم السنسكريتي (يهوجا)[1].

لم يقبل علماء العصر العباسي هذه الأسطورة وظلوا يبحثون عن السبب الحقيقي ونجد المسعودي[2] يذكر إنّ استعمال الخيوط بدلاً من المسامير في البحر الحبشي فقط، لأنّ مراكب بحر الروم و الغرب كانت لها مسامير واستخدمت الألياف في البحر الحبشي لأنّ ماء البحر يذيب المسامير فتضعف المسامير، مما يؤدي إلى هلاكها وواصل البعض البحث عن السبب بعد المسعودي منهم الإدريسي[3] (إنّ السفن التي تسير في المحيط الهندي، والبحر الأحمر والخليج العربي وإنّ الكلكل ينبسط عريضاً على الأرض، ثم يتركب اللوح على نصف منه حتى يتهندم، ثم يخرز بحبال الليف، ويوصل بينهما بالجسور الماسكة، فإذا كمل ذلك دهن بالشحم المتخذ من دواب البحر ورقاق اللبان. وقيعان مراكبه عراض دون تعميق في تركيبها، لتحل بذلك كثير الوسق، ولا تسحق على كبير ترش).

وهذا التفسير الذي رآه الادريسي مستنداً إلى وجود (تروش وأقلصير) أي قيعان قريبة من سطح الماء ذات خطر كبير على السفن، وهذا سائد في مياه المحيط الهندي. فالمراكب المخرزَة بالليف، ذات القيعان المفلطحة ، أكثر مرونة ، ومتانة إذا أصابت قاعاً قريباً فاصطدمت بالصخور، أو جلست عليها، وهدم بذلك الإدريسي أسطورة جبال المغناطيس، وإن السفن المخرزة بالليف تستطيع تحمل الصدمات من الصخور وغيره أمّا المخرزة بالمسامير لا تتحمل ذلك في حالة الموجات العالية. والمخرزة بالليف أيضاً يمكن أن ترسو فوق الذبد الكثيف إلى حين يأتي ماء المد فيخلصها منه في سهولة[4].

---

(١) جورج حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٥٥ .

(٢) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٦٣ .

(٣) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٢١٢ .

(٤) سليمان إبراهيم العسكري : الملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول ، ص ٢٢١ .

ومن المؤرخين المحدثين، الذين تابعوا تفسير السبب في البناء بالمسامير أو الليف جورج حوراني[١]. إذ يقول: (ولعل السبب الفاصل في الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في مناطق المحيط الهندي، هو صعوبة الحصول عليه بالرغم من وجوده وذلك لارتفاع سعره). ولم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجاري الخياطة في الرخص، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال، لا تحتاج الى صناعة دقيقة ، ثم يختم رأيه (ومن الغريب أنّ هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أي مصدر، وكان أبسط تفسير وأقواه)[٢].

وهذا السبب الذي ذكره حوراني يعتبر أقوى سبب في عدم استعمالهم المسامير الباهظة الثمن والنادرة في زمن يبحث فيه الناس عن الأسهل والأقل تكلفة في عصر تحتاج فيه الدولة العباسية لتحسين اقتصادها. ونسبة لقوة التقاليد التي حفظوها وورثوها في استخدامهم للألياف حافظ الملاحون عليه حتى غيرت التجارة الأوروبية الوضع الاقتصادي كله في المحيط الهندي[٣].

ويذكر الإدريسي[٤] كون سفن الخليج تعتمد على الألياف دون المسامير هذا شي فرضته عليهم البيئة وتأصل على مرّ العصور حتى بلغ منتهى الدقة والكمال في العصر العباسي. وقلة استعمال الحديد عامل مساعد في تأصيل هذا التقليد الذي اختصت به سفن الخليج وهنا يضعّف من رأي حوراني حيث يقول (وليس أبسط تفسير وأقواه). لأنّ سفن الخليج كانت تتاجر في الحديد الخام المستخرج من بلاد الزنج وتصدره إلى الهند. ومن مميزات سفن الخليج العربي والمحيط الهندي الدفة الجانبية، وهو النوع الوحيد من الدفات الذي عرفه العالم القديم، والعالم الوسيط وكانت دفة كبيرة بين مؤخرة السفينة وجانبيها، وكان لا بد

(١) العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٥٧ .
(٢) نفس المرجع ، ص ٢٥٨ .
(٣) يقال إن الحجاج هو أول من أجري السفن المغيرة المسمرة غير المحررة . انظر : الجاحظ : الحيوان ، ص ٤١.
(٤) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٤٦ .

للسفن التي تمخر البحار من دفة على كل جانب، لأنّـــه إذا مـــالت الريـــح بـــأحد الجانبين فقد ترتفع دفة الجانب الآخر عن الماء أو يقل عمقهاً فيه[١].

وظهرت السفن الكبيرة في الخليج العربي واشتهرت عند أبناء الخليج باسم (سفن الصين) لأنّها تعبر المحيط الهندي في طريقها إلى الصيـــن ووجـــدت بـــها (بلنجات)* وحملت تلك السفن أعداداً كبيرة من الركاب بلغـــت أحيانـــاً أربعمائـــة رجل، وكان ارتفاعها عالياً حتى استخدم النـــاس الســـلالم عنـــد الصعـــود إلـــى ظهورها[٢].

وقد عرفت مرساة السفن بالأنجر وهو عبارة عن حجر كبير في وســـطه ثقب لربط الحبال وتعددت المراسي حسب ضخامة وعمق السفن[٣].

كانت ظروف الملاحة في المحيطات الجنوبية الواسعة المليئـــة بالحيتـــان والأمواج العالية تقتضي أن تكون المراكب التي تبحر إلى الصين قويـــة وكبـــيرة لتستطيع مقاومة الصعوبات. وكانت تحمل ما تحتاجـــه تلـــك الأســـفار الطويلـــة والمحفوفة بالمخاطر، من مؤن، ورجال وأن تكون من السعة مـــا تكفـــي لحمـــل بضائع كثيرة[٤].

والواقع إنّ ضخامة السفن التي تذهب إلى الصين كانت تثير عجب أهـــل كانتون ، فكان علوها عن سطح الماء يبلغ عشرات الأقدام ليصعدوا إلى ســـطحها ونظراً لضخامة السفن الصينية وكثرة حمولتها، فالضرائب التي تؤخذ منها كـــانت تبلغ أضعاف ما يؤخذ من السفن الصغيرة، فكان يؤخذ منـــها فـــي كولـــم ملـــي

---

(١) جورج حوراني : العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٦١ .

* حجرات السفن . انظر : نفس المرجع ، ص ٢٦١ .

(٢) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي ص ٢٢١ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٢٢٢ .

(٤) السّيرافي : رحلة السيرافي ، ص ٣٦ .

(كويلون في جنوب ملبار) ألف درهم في حين يؤخذ من غيرها ما بيـــن عشــرة دنانير إلى عشرين دينارا[1].

وكان ربانية السفن الصينية مسجلين في دائرة التجارة البحرية الموجـــودة في خانفو، غير أنّهم لم يكونوا من أهل الصين لأنّهم حتى أواخر القرن الســـادس الهجري/الثاني عشر الميلادي لا يعرفون عدن ولا ســـيراف ولا أســـماء هذيـــن البلدين ويؤيد هذا القول أيضاً إنّ العرب لم يذكروا شـــيئاً قــط عــن الملاحيــن الصينيين، وأنّ مراكب الصين لم تعد تختلف إلى مياه المســـلمين التجاريـــة فـــي الصين. والراجح أنّ تسميتها (بالسفن الصينية) تعود إلى استخدامها في التجارة مع الصين وأنّ مالكيها من أهل عُمان . وقد ساهم العُمانيون مساهمة كبيرة في أعمــال البحر[2] وذكر جماعة من نواخذة بحر الزنج من العُمانيين ، وقد وجد أنّ نواخـــذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من العُمانيين[3].

ومما سبق نستنتج أنّ العُمانيين بفضل مهاراتهم البحرية قد استحوذوا على البحار وسيطروا على السفن البحرية في المحيط الهندي والخليج العربي وشـــرق إفريقيا والبحر الأحمر. وقد ذكرت المصادر عدداً من النواخذة العُمانيين مثل يزيـد العُماني، ناخوذة الزنج، وجعفر بن راشد المعروف بابن لاكيس وهو أحد ربانيـــة الذهب ونواخذته المشهورين ومن النواخذة أيضاً الناخذة إسمعيلويه بن إبراهيم بـــن مراداس[4].

كما قام العُمانيون بأعمال الجداف ، وأما بالنسبة لأعمال الإصـــلاح فـــي السفينة يقوم بها الزنوج كما ذكرنا، فهم يستطيعون الغوص في المـــاء وعيونـــهم مفتوحة[5].

---

(١) السيرافي : رحلة السيرافي ، ص ٣٧ .

(٢) آدم متز : الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ ٢ ، ص ٣٢٥ .

(٣) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٩٩ .

(٤) مجلة حيدر آباد ، الهند ، بدون تاريخ (الملاحة العربين ، لسليمان الندوي) ، ص ٢٥ .

(٥) المسعودي : المصدر السابق ، جـ١ ، ص ٩٩ .

ولم تقتصر علاقة العُمانيين بالسفن في صنعها وإدارتها بل كانوا يمتلكونها أيضاً، فقد ذكر أنّ بحر الزنج به جماعة من نواخذة هذا البحر من العُمانيين وهم أرباب المراكب(١).

وذكرت المصادر امتداد نشاط العُمانيين بعد الإسلام إلى جهات بعيدة وسيطرتهم في الغرب على سواحل إفريقيا ، ووصولهم إلى جزيرة قنبلو (مدغشقر) وسفالة والواق واق والمحيط الهندي له خليج متصل بأرض الحبشة يمتد إلى ناحية بربري من بلاد الزنج والحبشة ويسمى الخليج البربري وأهل المراكب من العُمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج(٢).

لم يكن استعمال المراكب قاصراً على نقل التجارات فحسب. سواء كانت داخل مياه الخليج أو خارجه بل استعملت لنقل الرحالة والتجار والمسافرين كذلك ومنها ما كان يجمع بين كونه مراكب حرب ومراكب نقل. ومنها ما كان قاصراً على نقل البضائع من موانئ الخليج إلى المدن الواقعة في الداخل على الأنهار*. ومنها ما كان خاصاً لنقل الركاب من مكان لآخر.

٢ـ أهم أنواع المراكب:ـ

١- البغلة: كانت من أكبر أنواع المراكب المعروفة في ذلك الوقت وحمولتها ٢٠٠٠ كيس تمر.

٢ - البوم: كانت تستعمل لنقل البضائع وحمولتها ١٢٠٠ كيس تمر.

٣ - شوعى** : وهي مثل البوم في الحمولة والاستعمال.

---

(١) المسعودي ، مروج الذهب ، ص ١٠٠ .

(٢) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٠١ .

* يوجد حالياً ماهو قريب من هذا الوصف ومخصص لذلك لنقل البضائع من الموانئ إلى المدن الداخلية عن طريق الأنهار ويسميه البحارة ماعون والجمع مواعين ، انظر : سليمان إبراهيم العسكري : العرب والملاحة في الخليج العربي ، ص ٢٣٠ .

** والشوعي بشراع صغير ، انظر : درويش النخيلي ، السفن الإسلامية على حروف المعجم ، جامعة الإسكندرية ، يوليو ١٩٧٩م ، ص ٢٨٠ .

٤ – البلم: كانت تستعمل لحمل الأخشاب والخضروات من شط العرب إلى مدن الخليج.

٥ – الجاكر: نوع من السفن الكبيرة لنقل التجارات بين الصين ومدن الخليج والمسافرين.

٦ – الأجفان: هذا النوع مخصص لحماية دار السلطان في هرمز لنشاط حراسه.

٧ – الترانكي: كان شائع الاستعمال في الخليج وخاصة في القرنين الحادي والثاني عشر الهجري/السابع عشر و الثامن عشر الميلادي وكانت تسير بالمجداف والشراع معاً وتستعمل في الحرب وفي نقل التجارة.

٨ – غلاقة:- استعملها عرب الخليج في حروبهم ضد البرتقاليين.

٩ – تكبة: سفن صغيره، قعرها مسطح مطلي بالقار.

١٠ – جنك: مصدرها الصين ، هذا دليل على وصول سفن الهند والصين إلى الخليج.

١١ – ومن الأنواع الأخرى الصغيرة، الطيارات الحديديات، الزبازب (مفردها زيزب) وكان هذا النوع مخصص لركوب السلطان في بغداد ثم الصنبوق، الجلبوت، الجهازي ، بقارة(١).

وقد أشار القرآن الكريم في كثير من آياته إلى السفن التي عرفها الإنسان منذ عهد نوح عليه السلام مثل قوله تعالى ﴿واصنع الفلك بأعيننا ووحينا ولا تخاطبني في الذين ظلموا إنهم مغرقون﴾ (٢).

✿ والشوعي بشراع صغير ، انظر : درويش النخيلي ، السفن الإسلامية على حروف المعجم ، جامعة الإسكندرية ، يوليو ١٩٧٩م ، ص ٢٨٠ .

(١) ابن الأثير : الكامل في التاريخ ، جـ ٣ ، ص ٩٥٢ .

(٢) سورة هود ، الآية : ٣٧ . .

وقوله تعالى أيضاً: ﴿وحملناه على ذات ألواح ودسر، تجري بأعيننا جزاء لمن كان كفر﴾[1]

وكان لهذه السفن مسارات خارج مياه الخليج أما داخل الخليج فلم يكن هناك سوى مسارين أولهما أنّ السفن كلها سواء الآتية من البصرة أم من أحد الموانئ الواقعة على أحد جانبيه كانت ترسو في عُمان (مسقط أو صحار)[2] ، حيث تزود بالماء ، والطعام وتحمل ما تريد من بضائع ومنها تتجه إلى ملبار حيث ترسو في كولم ملى وثانيهما أنّ السفن التي تريد الإبحار في موازاة الساحل الشرقي كانت تبحر من أي مكان داخل الخليج وتلتزم بالسير قريباً من السواحل الشرقية ثم السواحل الجنوبية لإيران إلى أن تصل إلى شواطئ السند[3] .

أما مسار السفن نحو الشرق فكان يبدأ من أي من المراكز البحرية المتعددة سواء من البصرة أو سيراف أو من عُمان إلى مدغشقر وكانت اليمن (عدن) المركز التجاري الرئيسي أو بمعنى أصح مستودع التجارة الواردة من الصين والهند وبغداد وكانت السفن تنقلها من عدن إلى شرق إفريقيا أو إلى مصر التي كانت ترسل بسفنها عبر البحر الأحمر لتصل إلى عدن وتشتري ما تحتاج إليه من سلع مختلفة أو بخور وعطور[4] .

وكانت عُمان وسيراف من أهم مراكز الحط والاقلاع . فإليهما كانت تصل سلع ومنتجات الخليج وغيرها ، مما كان يصل عبر الطرق البحرية والبرية، وحظيت عُمان بالملاحة والتجارة البحرية بحكم موقعها المتميز وتحكمها في مدخل الخليج شرقاً وشرق إفريقيا غرباً[5] .

---

(١) سورة القمر ، الآيات ١٣ – ١٤ .

(٢) سليمان إبراهيم العسكري : العرب والملاحة في الخليج العربي ، ص ٢٢١ .

(٣)ابن الأثير : الكامل في التاريخ ، جـ ٣ ، ص ٩٥٣ .

(٤) جورج حوراني . العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ١٠٠ .

(٥) نفس المرجع ، صفحة ١٠٠ .

الفصل الثالث

آثار التجارة بين عُمان وشرق إفريقيا

في العصر العباسي الأول

المبحث الأول : الأثر الاقتصادي

١ – عوامل جذب التجار إلى ساحل شرق إفريقيا.

٢ – حرية التجارة ونشأة المنظمات التجارية.

٣ – التبادل التجاري بين عُمان وشرق إفريقيا.

المبحث الثاني : الأثر الاجتماعي

١ – أثر الترف والتنعم في حياة الناس.

٢ – الهجرات العربية إلى شرق إفريقيا.

٣ – نشأة المدن وأثرها في الاستقرار السكاني.

٤ – العادات والتقاليد .

المبحث الثالث : الأثر الديني

١ – انتشار الإسلام ونجاح دعوته في شرق إفريقيا.

٢ – المذاهب الفقهية بساحل شرق إفريقيا .

٣ – انتشار اللغة العربية في شرق إفريقيا .

المبحث الأول
الأثر الاقتصادي

١ –عوامل جذب التجار إلى الساحل الأفريقي الشرقي :

كان أقدم من وطئ شرق إفريقيا هم التجار من جنوب الجزيرة العربية وسواحل الخليج العربي بحكم الموقع الجغرافي ، وكان مجيئهم للتجارة طلباً للربح والرزق حيناً وللاستيطان حيناً آخر ، وعلى الرغم من أنّ هؤلاء الوافدين من العرب كانوا قلة من الأفراد ، يفدون في فترات متباعدة من الزمن ، إلا إنّ اختلاطهم كان هاماً ، حيث يتزوجون من نساء القبائل، ويقيمون عدة مراكز تجارية على الساحل للاشتغال بتجارة الذهب والعاج والرقيق(١) .وظل هذا الاتصال التجاري في شرق إفريقيا ينمو ويتسع قبل الإسلام بين الجزيرة العربية وموانيها وموانئ الساحل الشرقي لإفريقيا، حيث تمكن عرب الجزيرة العربية من عبور مضيق باب المندب بسفنهم التجارية إلى الساحل الشرقي لإفريقيا(٢).

ومن أهم العوامل التي ساعدت في نجاح التجارة مع شرق إفريقيا، هي الظروف الجغرافية التي عملت على توطيد الصلات بين الجزيرة العربية وشرق إفريقيا، وكان جنوب الجزيرة العربية وشرق إفريقيا أرضاً متصلة وجزءاً واحداً متماسكاً ، من قارة قديمة ، أطلق عليها الجيولوجيون الكتلة الجندوانية ، وكان الاتصال بين ما يشغله جنوب غرب آسيا وشرق إفريقيا اتصالاً برياً ، لأنّ البحر الأحمر لم يكن قد ظهر بعد(٣).

يرجح أنّ مضيق باب المندب قد تحول في بعض فترات الجفاف إلى معبر أرضي سلكته الهجرات القديمة من جنوب الجزيرة العربية، إلى إفريقيا ، ويرى

---

(١) مجلة المؤرخ ، بغداد ، ١٩٨٣م (هجرة العرب والمسلمين إلى شرق إفريقيا لمحمد حسين الزبيري) ص ١٠٧ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١٠٩ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٠٩ .

هدون (١) أنّ البحر الأحمر كان مجرد بحيرة داخلية وكان الاتصال البري بين إفريقيا الشرقية والجزيرة العربية ميسوراً، وأنّ الإنسان البدائي كان يهاجر على قدميه من قارة إلى أخرى ، والبحر الأحمر بصورته الحالية لم يكن ليعوق سهولة الاتصال بين الجزيرة العربية وشرق إفريقيا، إذ أنّه يمثل شريطاً ضيقاً لا يتجاوز متوسط عرضه ٢٨٠كليومتر٢ ويضيق هذا البحر في طرفه الجنوبي حتى تكاد سواحل الجزيرة العربية تصافح سواحل إفريقيا لولا مضيق باب المندب تلك الرقعة الضيقة ، التي لا تتعدى ٢٢كليومتر ، وتقترب من الساحل الشرقي ولهذا المضيق جزيرة تسمى بريم أو (ميون) ، وتصبح بموقعها هذا وسط المضيق بمثابة محطة تيسر عبوره(٢).

وساعد انتظام هبوب الرياح الموسمية في المحيط الهندي على توثيق العلاقات بين شواطئه وشواطئ شرق إفريقيا، وذلك لأنّ المحيط الهندي يتعرض لهبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية خلال شهور (ديسمبر، يناير ، فبراير) وفي أثناء هذه الفترة يكون المحيط هادئاً ومناسباً للملاحة، ويعرف هذا الفصل بفصل (البحر المفتوح) ، وتهب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية خلال شهور (يونيو ، يوليو ، أغسطس) ، ويكون هبوبها شديداً ، فتجعل الملاحة خطرة بالنسبة للسفن ويسمى فصل هبوبها هذا بفصل (البحر المغلق)(٣).

وقد عرف العرب من أهل الممالك القديمة، حقيقة الرياح الموسمية، واستغلوها في الملاحة فالرياح الشمالية الشرقية في فصل الشتاء، تحملهم إلى ساحل إفريقيا الشرقي، والرياح الجنوبية الغربية في فصل الصيف تحمل التجار من الساحل الأفريقي إلى سواحل بلاد العرب. لذلك كانت الصلة بين الجزيرة العربية والساحل الشرقي لإفريقيا، أمراً بديهياً وذات جذور تمتد إلى أعماق التاريخ، بل ما وراء التاريخ المعروف لدينا لذا كانت العلاقات بين الجنوب العربي

---

(١) A : G. Haddon, The Wanderings of people, London 1927 P 54 .

(٢) مجلة الدارة السعودية، العدد الثاني، ١٩٧٦م ،علاقة الجزيرة العربية ، لمحمد محمود محمدين ، ص ١١

(٣) نفس المرجع ، ص ١١ .

ومنطقة شرق الحبشة والصومال، تمتد إلى ما قبل الإسلام ، وإلى ما قبل مولد المسيح، فهي إذاً تسبق التاريخ الهجري والمسيحي على حد سواء.ونسبة لخبرة العرب التجارية وإنّهم كانوا أمة تجارية استطاعوا معرفة أسرار البحار والسيادة عليها منذ أمدٍ بعيد ، مما دعا بعض الكتاب لتشبيههم بالفينيقيين وتلقيبهم (فينيقيو بحر العرب) وذلك لدرايتهم التامة بأسرار وموانئ ومرافئ هذا البحر ولمقدرتهم على التكيف مع الرياح الموسمية[1].

ومجمل القول أنّ الرياح الموسمية هي التي ساعدت على نمو وتطور العلاقات التجارية بن السواحل العربية والسواحل الإفريقية.

فالرياح الموسمية كانت تمكن السفن الشراعية الصغيرة، والمعروفة باسم الـ DHOw من القيام برحلتين على الأقل في العام. ففي الخريف تدفعها الرياح الموسمية الجنوبية الغربية من خليج عُمان وسواحل الجزيرة العربية نحو الساحل الأفريقي ، وفي فصل الربيع تدفعها في اتجاه شمال شرقي يمكنها من العودة إلى قواعدها وفي خلال دورة الرياح يتم التعامل التجاري[2].

وكان لقيام دول عربية في اليمن ذات حضارة ، عريقة مثل دول معين وسبأ وحمير، والتي قامت حضارتها وثروتها أساساً من العمليات التجارية البرية والبحرية، أثرِ كبير في ازدياد الاتصالات بساحل شرق إفريقيا ، فقد كان أهلها يجلبون السلع من الهند ، وساحل إفريقيا ، ثم تنقلها القوافل إلى الشام والعراق ومصر، ومع ازدهار التجارة وتقدم فنون الملاحة زاد اتصال العرب بالساحل الشرقي لإفريقيا[3].

ظل الاتصال التجاري بين الخليج العربي وعُمان وشرق إفريقيا ينمو ويتسع قبل الإسلام ، وساعد في ذلك جملة عوامل منها الطبيعية ، والمناخية

---

(١) مجلة البحوث والدراسات الإسلامية ، السعودية ١٩٨٤م ، العدد الحادي عشر (المؤثرات العربية في شرق إفريقيا) لسيد حامد حريز ، ص ٩ .

(٢) جورج حوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٤ .

(٣) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، جـ٣ ، ص ٣٤٣ .

لشرق إفريقيا والتي يسرت الملاحة في الخليج العربي، ونقصد بذلك حركة الرياح الموسمية التي تهب على منطقة المحيط الهندي ، والتي مكنت السفن العربية الشراعية من القيام برحلتين منتظمتين في السنة بأقل مجهود[١] .

وقد ظلت الرياح الموسمية هذه سر من الاسرار التي احتفظ بها التجار العرب والهنود لأنفسهم والتي مكنتهم من السيطرة على التجارة مع شرق إفريقيا إلى أن تمكن ملاح أغريقي في القرن الأول الميلادي من كشف اتجاه هذه الرياح[٢].

كما كان لعرب عُمان من الإمكانات ما سهل لهم عملية الاتصال بشرق إفريقيا، عن طريق البحر مثل المهارة الملاحية الناجمة عن البيئة البحرية التي عاشها سكان الخليج ومعرفتهم الجيدة بالفلك وإتقان صناعتها، ومعرفتهم بالنجوم واتجاهاتها أما القرب المكاني بُيْنَ السواحل العربية والإفريقية فكان مشجع كما ذكرنا على الاتصال، وأخذ دور الوسيط التجاري في نقل منتجات شرق إفريقيا وبضائعه إلى الأسواق العالمية التي كانت تطلبها ، ولم يكتف العرب بهذا الدور، فقد اهتموا أيضاً وبصورة تدريجية بتحويل هذه المراكز إلى أماكن استقرار مؤقت أو دائم للعرب. وهي التي مكنتهم من متابعة أعمالهم التجارية[٣].

ويبدو أنّ المستقرين من العرب الأوائل في ساحل إفريقيا الشرقية كانوا أول حلقة اتصال بين الخليج العربي وسواحل الجزيرة العربية وبين إفريقيا وإذا كانت الصفقات التجارية لعرب الخليج مع شرقي إفريقيا بدأت قبل الإسلام ، فإنّ ظهور الإسلام القرن الأول الهجري السابع الميلادي قد رافقه تغير تام في علاقات

---

(١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، جـ٣ ، ص ٣٤٣ .

(٢) مجلة حوليات كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٦٥م ، (إستقرار العرب في ساحل شرق إفريقيا ، لجمال زكريا) ، ص ٣٠ .

(٣) خولة شاكر الدحيلي ، العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الشرقي لإفريقيا حتى القرن التاسع الميلادي، رسالة دكتوراه (غير منشورة) جامعة بغداد ، كلية الآداب ، ١٩٨٠م ، ص ١٤٠ .

الخليج العربي بالشرق الأفريقي، ونقصد بذلك أنّ أول خطوات الاستقرار الدائم وإقامة كيانات عربية إسلامية في شرق إفريقيا كانت على يد العُمانيين(١).

٢ – حرية التجارة ونشأة المنظمات التجارية :

كانت المستوطنات العربية التي أنشأها العرب على امتداد الساحل الشرقي لإفريقيا ، والجزر المواجهة له أسواقاً كبيرة يغشاها الأفارقة من الداخل بقصد التبادل التجاري ، كما كان يسكنها العرب والفرس أيضاً ، وقد امتدت العمليات التجارية قبل الإسلام حتى موزمبيق وجزيرة مدغشقر وكانت أساطيل المسلمين التجارية تتردد عليها بانتظام(٢).

لقد اهتم الرسول (ﷺ) والخلفاء الراشدون بالتجارة وعملوا على تنشيطها، وبلغ من عناية الخليفة عمر بن الخطاب بالتجارة وحماية متاجر المسلمين وتأمين الطرق التجارية أن أرسل حملة بحرية بقيادة علقمة بن مجزز المدلجي لتأديب القراصنة الأحباش ، الذين تعرضوا لتجارة المسلمين في البحر الأحمر وتطرقوا طرقاً من بلاد الأحباش ٢٠هـ/٦٤٠م ولكنها لم توفق ونالها الأذى الشديد ولم يقلل ذلك من أعداد التجار الوافدين على الحبشة بل كثروا وتوافد عليها التجار والمسلمين ، وأسهموا بنشاط كبير في التجارة الشرقية بين مصر والهند والصين وشرق إفريقيا(٣).

واهتمت الخلافة العباسية بالتجارة وكان لها نصيب الأسد في ازدهار التجارة وتأمين طرقها بين السواحل العربية وساحل شرق إفريقيا. فأرسل الخليفة

---

(١) خولة شاكر الدحيلي : العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الشرقي لإفريقيا حتى القرن التاسع الهجري : رسالة دكتوراه غير منشورة ، ص ١٤٠ .

(٢) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق إفريقية ومناهضة الغرب له ، دار المريخ ، الرياض ، بدون تاريخ ، ص ٦٣ .

(٣) الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، جـ ٤ ، ص ١١٢ .

العباسي أبو جعفر المنصور جيشاً لتفريق شمل الأحباش الذين هجموا على ثغر جدة ١٥٣هـ/٧٧٠م وأيضاً أحتل المسلمون جزر الدهلك(١).

ونجد أنّ هارون الرشيد أحب شق قناة مكان قناة السويس الحالية، وهو ما فكر فيه عمرو بن العاص من قبل تيسيراً للتجارة واختصاراً لطرقها لكنه صرف ذلك خشية أن تمكن تلك القناة قوات بيزنطة من الإغارة على الحرمين واختطاف الحجاج المسلمين وهو نفس السبب أيضاً الذي صرف نظر عمر رضي الله عنه من تنفيذ مشروعه(٢).

تقدمت الحضارة الإسلامية وازدهرت في الدولة الإسلامية، في عهد العباسيين وعم الرخاء ، وفاضت على العباسيين خيرات الفتوح وألح الخلفاء والأمراء والأغنياء في طلب ما ينقصهم من أدوات الترف ووسائل النعيم فراجت التجارة الإسلامية رواجاً منقطع النظير بين الخليج العربي والصين وشرقي إفريقيا، وبعثت من جديد الطرق التجارية الممتدة من البحر الأحمر ونشطت المراكز التجارية في شرقي إفريقيا، وازدحمت بالمسلمين، النازلين فيها والمتخلفين هناك، وكثرت سفنهم ببلاد سفالة وجزيرة مدغشقر وأستقر كثيرون منهم بتلك المراكز التجارية وبجزر شرقي إفريقيا وتوغل كثير من أبناء العرب التجار إلى الداخل حتى وصلوا مناطق استخراج الذهب بشمال رودسيا. وحملوا المصنوعات الحديدية من زمبابوي وغيرها من أعماق القارة على الدواب عبر رودسيا (الحالية) لتحملها مراكبهم إلى البلاد البعيدة وذلك منذ القرن الثامن الهجري/الرابع عشر الميلادي(٣).

وعندما انقسمت الدولة الإسلامية ، منذ العصر العباسي الثاني ، بصفة خاصة ، إلى دويلات مستقلة تحكمها بيوتات مالكة ، تبارت فيما بينها في شتى النواحي ، نشطت الحركة التجارية نشاطاً لا حد له ، لتسد مطالب تلك البيوت

---

(١) محمد عبدالله النقيرة ، الإسلام في شرق إفريقيا ، ص ٦٧ .

(٢) جروج جوراني ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص ٢٣٥ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٢٣٥ .

المالكة وكلهم أسرف في الترف، وألح في طلب وسائله كاملة من الأشياء الكمالية، كمظهر من مظاهر المباهاة وتهافتت القصور على منتجات شرقي إفريقيا والحبشة من العاج والتوابل وجوز الهند والعنبر وغير ذلك، وقلد الوزراء والأغنياء حياة الملوك ، فنشط التجار وكثر عددهم وتوافدوا على شرقي إفريقيا جماعات فقد أصبحت التجارة طريق الغني والثراء وكان كثير منهم يتخلفون ويعيشون بين الأفريقيين للاستمتاع بذلك الغني[١].

وبلغت التجارة الإسلامية أوج ازدهارها في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي . وتدفق على شرقي إفريقيا أفواج من التجار المسلمين ليحملوا ما كان غنياً به من صنوف المتاجر وخصوصاً الذهب والعاج والتوابل التي ألحت في طلبها القصور[٢].

وكان يحلو لكثير من هؤلاء التجار المسلمين أن يستقروا في الحبشة وشرقي إفريقيا حيث الخصب والنماء العريض وبلغ كثرتهم أن كونوا مدناً كبيرة حتى قال اليعقوبي (ولم تزل العرب تأتي إليها (الحبشة) للتجارات ولهم مدن عظام وساحلهم الدهلك)[٣].

واشتغل العرب والفرس بالتجارة وازدهرت على أيديهم أيما ازدهار وأصبح التاجر الغني ممثل للحضارة الإسلامية[٤] وكانت التجارة بالنسبة لهم تمثل الأسلوب الوحيد للكسب والحياة فسيطروا على الحياة الاقتصادية فيها، وأثروا ثراءً واسعاً وقبضوا على زمام الحركة التجارية في المحيط الهندي وخلجانه والبحر الأحمر، إذ أصبحت جميع الموانئ تقريباً في أيديهم وتحت سلطانهم ، بل سيطروا على الطرق البرية الرئيسية التي تربط الداخل بالساحل، وكانت سفن المسلمين وقوافلهم تجوب كل البحار والبلاد وأخذت تجارة المسلمين المكان الأول في

---

(١) زاهر رياض ، الإسلام في أثيوبيا ، القاهرة ، ١٩٦٤م ، ص ١٠٢ .
(٢) محمد عبدالله النقيرة ، انتشار الإسلام في شرقي إفريقية ، ص ٦٨ .
(٣) تاريخ اليعقوبي ، جـ٣ ، ص ٢١٨ .
(٤) آدم متز ، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ٢ ، ص ٢٧١ .

التجارة العالمية[1] ومن هؤلاء التجار الذين قاموا بدور بارز في التجارة ونشر الإسلام الكارمية الذين أتضح كيانهم التجاري في عصر الدولة الفاطمية[2].

وذكر المسعودي[3] - كان وقد رحل إلى شرقي أفريقية مرات بنفسه آخرها في ٣٠٤هـ/٩١٦م - يؤكد سيطرة العرب والفرس المسلمين على التجارة في المحيط الهندي وأنّهم كانوا يحلمون التجارة من إفريقيا إلى الهند، والصين ويقومون بالوساطة التجارية بين دول العالم المعروف آنذاك.

(والفيلة في بلاد الزنج في غاية الكثرة ... يقتلونها لأخذ أنيابها ... فيجهز الأكثر منها من بلاد عُمان إلى أرض الصين والهند وذلك أنّها تحمل من بلاد الزنج إلى عُمان ومن عُمان إلى حيث ذكرنا).

وبما أنّ التجارة ازدهرت بين السواحل العربية خاصة عُمان وصارت مصدر غني ورزق الكثير من السكان في شرق أفريقية والسواحل العربية وقام على ذلك تبادل تجاري ضخم لمنتجات الطرفين المتنوعة ، وذلك يتطلب تطور في النظم التجارية وإتباع نظم وتقاليد بحرية وتجارية متطورة لتنظيم هذا النشاط. توج الازدهار التجاري في الخليج العربي وشرقي إفريقيا زمن العباسيين بمبدأ حرية التجارة في الدولة العباسية ، إذ عرف العباسيون من الميراث التجاري الذي آل إليهم أنّ الآفة التي أساءت إلى تجارة الخليج قبل الإسلام هو تكالب القوى المتنازعة من الروم والفرس على احتكار التجارة ، ووضع جميع مقاليدها في يد السلطات الرسمية ، فنجم عن هذه السياسة إعتماد كل من الطرفين المتنازعين على وسطاء تابعين لهم أكثر من اعتمادهم على التجار ، وهو الأمر الذي سبب خسائر فادحة لاقتصاد كل منهما لأنّ نشاط الوسطاء كان محدوداً ، يفتقر إلى

---

(١) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ ٢ ، ص ٢٧٢ – ٢٧٥ .

(٢) القلقشندي : صبح الأعشى ، جـ٣ ، ص ٥٢٤ .

(٣) مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ٦ .

الحافز الشخصي ، وألقوا بأعباء الخسائر التي تعرضوا لها على كاهل الدول الممثلين لها(١).

وجاء إتباع العباسيين لمبدأ حرية التجارة ثمرة من ثمار التطور الكبير الذي طرأ على المجتمع في الدولة الإسلامية، إذ حرص العباسيون على إتباع مبدأ المساواة بين جميع رعاياهم من عرب وغيرهم وفتح المجال أمام الجميع للمساهمة في بناء الحضارة العربية الإسلامية(٢). كل على حسب مواهبه، وطاقاته وإمكانياته، وتجلت النتيجة الأولى لهذا التطور في مراكز التجارة بالخليج وشرق إفريقيا، وعُمان حيث عمل فيها الجميع من عرب وغيرهم على دعم الاقتصاديات واتخاذ الميدان التجاري سبيلاً لامتزاجهم في وحدة واحدة والانصراف إلى التعاون في الكسب من ذات اليد، بدلاً من التفرغ للصراع أو التنافس البغيض(٣) .

وقد اشترك تجار الخليج جميعاً في نقل منتجات شرق إفريقيا والتعاون في تسويقها وتطلب ذلك خلق مراكز تجارية على الساحل الشرقي لإفريقيا تصلح لاستقرار التجار والاتصال في نفس الوقت بالجهات الداخلية من إفريقيا، وتسخير المعلومات التي تيسر لهم أكبر قدر ممكن من النشاط التجاري(٤).

وأقام جماعة من أبناء الخليج وسيراف وعُمان مراكز تجارية هامة في بلاد بربري التي اشتهرت باسم مقديشو وهي عاصمة الصومال [illegible]، الذي يكون الآن دولة الصومال ساعدهم على تنظيم الرحلات التجارية بين الخليج العربي وشرق إفريقيا(٥).

---

(١) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول ، ص ١١٣ .

(٢) نفس المرجع ، ص ١١٣ .

(٣) توماس أرنولد : الدعوة للإسلام ، ص ٣٧٨ .

(٤) نفس المرجع ، ص ٣٧٨ .

(٥) جيان قبطان : وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن إفريقية الشرقية ، ترجمة يوسف كمال ، القاهرة ، ١٩٢٧م ، ص ٨٥ .

وقد ساعد على دعم مبدأ حرية التجارة في المجتمع العربي أنّ الدولة العباسية وزثت نتيجة الفتوحات الإسلامية زمن الخلفاء الراشدين والأمويين نشاط السكان جميعاً على امتداد سواحل هذا الخليج، ولم يعد هناك مبرر لاحتكار التجارة من دون أهل الخليج، أو الخوف من ظهور أية مزاحمة من قوة معادية، واتضح التنفيذ العملي لمبدأ حرية التجارة حيث رفع العباسيون كل القيود على نقل السلع من الميادين الزراعية والصناعية إلى مراكز التجارة على الخليج العربي وشرق إفريقيا وصار كل مركز من المراكز التجارية على الخليج العربي أو عُمان أو شرق إفريقيا ينظم أحواله الاقتصادية حسب موقعه ودوره في حركة التبادل التجاري على امتداد الطريق(١).

تركت السلطات العباسية أسعار السلع لقانون العرض والطلب، حيث ساعد التوسع الزراعي والتقدم الصناعي على توفر السلع ، وبالتالي اعتدال أسعارها ، ولم تتدخل الدولة، إلا بتدابير محدودة لحماية أسعار المواد الغذائية(٢) وذلك بالعمل على توفيرها وحسن توزيعها ، بين الجهات لا بالالتجاء إلى وضع تسعيرة لها. وفي نفس الوقت عمدت الدولة إلى حماية المنتجين من الزراع والصناع من سوء الاستقلال بأن أباحت جباية الضرائب منهم نقداً وعيناً إذ استهدفت من ذلك تخفيف الأعباء عنهم ، حتى لا يضطروا إلى بيع سلعهم بأبخس الأثمان من أجل سداد الضرائب المفروضة عليهم نقداً(٣) وساعدت رفاهية البلاط العباسي في بغداد وازدياد طلبات الخلفاء وكبار رجال الإدارة على مراقبة العالمين في الميدان التجاري والحيلولة بينهم وبين الإساءة إلى مبدأ حرية التجارة إذ غدت الدولة هي السوق الأعظم للتجارة(٤).

---

(١) عبدالعزيز الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي ، ص ٦٩ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٦٩ .

(٣) صالح العلي : التنظيمات الاقتصادية ، ص ٢٨٧ .

(٤) عبدالعزيز الدوري : مرجع سابق ، ص ٦٩ .

وقد شجعت حرية التجارة كثيراً من المراكز التجارية في الخليج وشـــرق إفريقيا على المساهمة في هذا النوع من التجارة واشتغلوا فـــي عمليـــات تجاريـــة واسعة[1].

وقد ساعدت حرية التجارة على الاستفادة من تحريم الربا الذي أمـــر بـــه الإسلام لأن تحريم الربا يعني تحريم الفائدة على القروض ، أو منع الربح غـــير شرعي الذي يتم الحصول عليه، دون مقابل وفي نفس الوقت كان أرباح التجـــارة مباحة من دون زيادة جامحة ، وقد صحب استثمار الأموال في التجارة واتســـاع نطاقها ونشاطاتها ظهور المؤسسات المالية والصيرفية فكان للصرافين دور هـــام في تسليف التجار وتنشيط معاملاتهم وتوسيع نطاق معاملاتهم الائتمانية ، وبلغ هذا النشاط المصرفي أوجه في مراكز التجارة الكبرى على الخليج العربي في البصرة وشرق إفريقيا وعُمان فكان التعامل يتم عن طريق الصرافيـــن الذيـــن يسددون الحسابات بين التجار دون اللجوء إلى الدفع المباشر في كل صفقة تجارية وكـــان للصرافين أسواق خاصة بهم في الأسواق الكبرى مثل حلقة العينة) وهـــو مكـــان خاص بهم في سوق البصرة[2].

وبلغت الشئون المالية والمصرفية درجة عالية من الثقة والطمأنينـــة بيـــن الناس حتى صار التجار يؤدون أعمالهم داخل البـــلاد وخارجـــها دون خـــوف أو خشية على متجارهم . وظهر ذلك في البصرة وعُمان التي ، صارت أكبر مركـــز لتجارة الخليج العربي في العصر العباسي واشتهرت باسم السفاتج وهو نظام لدفـــع في البلاد الأخرى وهو وسيلة لتحويل بين التجار وحماية الأموال مـــن الأخطـــار الناتجة من حملها وهو يشابه النظام الحديث الذي يعرف بالصرف الآلي[3].

---

(١) صالح أحمدالعلي : التنظيمات الاجتماعيةو الاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، ص ٩٧٢

(٢) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ٢ ، ص ٣٧٠ .

(٣) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١١٨ .

٢ –التبادل التجاري بين عُمان وشرق إفريقيا:

ساهمت شرق إفريقيا بمعادن وثروات عديدة دخلت التجارة العالمية ، مثل هذه التجارة كانت سبباً في تقوية العلاقات بين عُمان وشرق إفريقيا واندفع العرب تلقائياً إلى شرق إفريقيا وممارسةِ نشاطهم التجاري فيه بمبادلة بضائعهم ببضائع شرق إفريقيا ومن أهمها :

أ – الذهب :

يعد الذهب المادة المهمة التي كانت ومازالت أساساً لتهافت الدول في الحصول عليها من أجل دعم مركزها الاقتصادي والسياسي معاً.

والذهب من أهم السلع التجارية في ساحل شرق إفريقيا وقد أدرك التجار العرب ومن بينهم تجار عُمان أهمية شرق إفريقيا التجارية وكموطن هام لتوفر معدن الذهب فعملوا قصاري جهدهم في الحصول عليه ونقله إلى مركز الخلافة الإسلامية[1].

وذكر المسعودي[2] اندفاع العُمانيين للحصول على ذهب شرق إفريقيا ...دث عن الزنوج ومساكنهم ، وتمتد مساكهنم إلى بلاد سفالة وهي أقاصي بلاد ... ، وإليها، تقصد مراكب العُمانيين والسيرافيين وهي غاية مقاصدهم في ...ر الزنج وكذلك أقاصيه في بلاد الواق واق، وهي أرض كثيرة الذهب ... ويذكر المسعودي[3] أيضاً إنهم في سفالة والواق واق ينتجون ...ري بكميات كبيرة،وأنهم بنو عاصمتهم (كُلوة)، في أقصى ...ية من مناطق استخراج الذهب.

...لاحة في الخليج العربي ، ص ١١٩ .
...ص ١٢٣ .
...١ .

وبعد قرنين من الزمان يؤكد لنا الإدريسي[١] أهمية هذه المنطقة كمصدر لتجارة الذهب حيث يقول (ومدينة دغوطة آخر بلاد سفالة ، وبهذه المدينة يوجد التبر مثلما يوجد في بلاد سفالة).

و يبدوا أن العرب والفرس وصلوا سفالة في أقصى جنوب شرقي أفريقية بل أبعد من ذلك، وعقدت معاهدة بين زبيد اليمني وصاحبه الحرملي نشطت على أثرها التجارة العربية الإسلامية بين الحبشة وساحل إفريقيا الشرقي[٢].

وتشير جميع كتابات المؤرخين والجغرافيين المسلمين على تركيز الذهب في منطقة سفالة لا غيرها إلا أن ابن بطوطة[٣] يقول: (إن الذهب يوجد في سفالة في منطقة يوفي وأن بين سفالة ويوفي في بلاد الليمين ، مسيرة شهر ومن يوفى يوتي بالتبر إلى سفالة).

ويذكر الإدريسي[٤] (أن منطقة الواق واق فقيرة لعدم وجود الذهب في أراضيها وهذا يعني إن كل الساحل الإفريقي الشرقي فيه الذهب ولا يكون محصوراً في منطقة سفالة).

تؤكد جميع النصوص التاريخية إن التجار العرب كانوا يحملون بضائعهم التي يرغبها سكان منطقة الذهب في سفالة، ليأخذوا بدلها الذهب، ونجد وصف البلدانيين العرب لطريقة المتاجرة بالذهب بين التجار العُمانيين والزنوج في قول ياقوت الحموي[٥]: إنها كانت تتم كالآتي: (والحكاية عنهم (أهل سفالة) كما حكينا عن بلاد التبر بأرض جنوب المغرب إنهم يجلبون الأمتعة ويتركها التجار ويمضون ثم يجيئون وقد تركوا ثمن كل شيء عنده، والذهب السفالي معروف لدى تجار الزنج).

---

(١) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٧٠ .

(٢) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٩٨ .

(٣) رحلة بن بطوطة ، جـ ١ ، ص ٢٨٣ .

(٤) نزهة المشتاق : المصدر السابق ، ص ٧١ .

(٥) معجم البلدان ، ص ١٢٤

وهذا يدل على أن الحصول على ذهب سفالة يتم بطريقة (تجارة الذهب الصامتة) التي كانت متعارفة في غرب إفريقيا التي حدثنا عنها ياقوت الحموي [١] بصورة واسعة. ولم يشرح لنا الطريقة بالتفاصيل فقط ذكر أنها تتم بنفس الطريقة التي كانت قائمة في غرب إفريقيا.

ووصف القلقشندي[٢] سفالة قائلاً (وأهلها مسلمون . وأكثر معايشهم الذهب والحديد ، ولباسهم جلود النمور).

ولا يخفي علينا أن الصلات بين سفالة وشبه الجزيرة العربية ترجع إلى زمن موغل في القدم وقد كانت سفالة هي الميناء الوحيد في الساحل الذي يقوم بتصدير الذهب، حيث كان التجار العرب يأتون إليها للحصول على ذهبها، مقابل ما يحملونه من سلع، ثم يعودون إلى أوطانهم في عُمان والجزيرة العربية والخليج العربي[٣].

وخلاصة القول أن سفالة قد إقترن اسمها بالذهب فصارت سفالة الذهب، واشتهرت بكثرته في العصور الوسطى، وكان هذا المعدن يأتي إلى سفالة من المناجم الداخلية، فيذكر بعض المؤرخين البرتغاليين أن أقرب مناجم الذهب إليها يسمى مانيكا، وهو يقع في وادي تحيط به الجبال على مسيرة حوالي خمسين فرسخاً غربي سفالة، وأبعد المناجم على مسيرة مائتي فرسخ من سفالة، وتسمى البقاع التي بها الذهب ماتوكا ، ويطلق على الأشخاص الذين يحفرون لاستخراجه بوتونجا، ولما كان الذهب الذي يجمع بسفالة تبراً، قريباً من سطح الأرض على عمق ستة أو سبعة أقدام ، فإن الأهالي كانوا يحفرون حفراً تملؤها مياه الأمطار في فصل الشتاء، جارفة إليها ذهب الأراضي المجاورة ومما يثير الدهشة أن أهالي سفالة كانوا لا يحرصون على استخراج الذهب، لقلة حاجتهم المعيشية، ولذلك دأب التجار المسلمون على حثهم على استخراجه بإعطائهم الأقمشة الفاخرة

(١) معجم البلدان ، ص ١٢٤ .

(٢) صبح الأعشا في صناعة الانشا ، جـ ٥ ، ص ٣٣٧ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٣٣٧ .

والجواهر وكان الجانب الأكبر من تجارة ذهب سفالة يتم عن طريـــق المقايضـــة، إلى أن بدأ أهالي سفالة يستبدلون الذهب بالعملات النحاسية ، التي كانت تضـــرب في كُلوة في نهاية القرن الثالث عشر الهجري/التاسع عشر الميلادي[١].

وهكذا يستمر ذهب سفالة وتجارته (وهنا يصح أن نقول أن ذهـــب ســـفالة الذي لا ينضب كان أحد العوامل الرئيسة التي دفعت البرتغاليين للقيام باستكشافاتهم الجغرافية في أواخر القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي ، وقد رأينـــا أن سفالة كانت ثاني مدينة عربية في الساحل وقعت عليها أنظار فاســـكوداجاما ، وقد أصيب هو وبحارته بالدهشة لما وجدوه بها من حضارة راقية لم تخطر علـــى بالهم[٢] . وقيل أن أول من وصل سفالة واستخرج الذهب منها هم الزيديون[٣] .

٢ - *تجارة العاج :*

قد كان العاج من منتجات الشرق الأفريقي المهمة ، التـــي جذبـــت تجـــار الخليج العربي وخاصة العُمانيين للإتجار مع تلك المناطق ويبدو أن العـــاج كـــان متوفراً بكثرة في شرق إفريقيا التي اعتُبرت المصدر الرئيسي لـــهذه المـــادة فـــي العصر الوسيط ، وفي هذا يسجل لنا المسعودي[٤] الآتي : (والفيلة في بلاد الزنـــج في غاية الكثرة والوحشية وكلها غير مستأنسة ، والزنج لا تستعمل منها شيئاً فـــي الحروب ولا غيرها ، بل تقتلها ... لأخذ أنيابها فمن أرضهم تجهز أنياب الفيلة) .

وقد لعب العاج دوراً رئيسياً في التجارة الإسلامية مع شرق إفريقيا ، فقـــد كان العاج أحد العناصر الرئيسية في هذه التجارة ، وقد أشار الرحالة والجغرافيون العرب إلى كثرة الفيلة في بلاد كُلوة الإسلامية ، ووفـــرة ســـن الفيـــل ، فيذكـــر القزويني[٥] بعض العادات التي درج عليها الزنوج في اصطيادهم الفيلة وتجارتـــهم

---

(١) سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٢٠ .

(٢) جيان قبطان : وثائق جغرافية وتاريخية وتجارية عن إفريقية الشرقية ، ص ٨٥ .

(٣) محمود محمد الحويري : ساحل شرق إفريقية منذ فجر الإسلام حتى الغزو البرتغالي ، ص١٢٤.

(٤) مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ٨ .

(٥) آثار البلاد ، ص ٢٣ – ٢٤ .

على عظامها وأن الفيلة الوحشية ببلاد الزنج كثيرة والمستأنسة أيضاً كذلك ، ويقول أن الزنج لا يستعملونها في الحرب ولا في العمل ، بل ينتفعون بعظامها وجلودها ولحومها ، وكان عندهم ورق يطرحونه في الماء فإذا شرب الفيل منه أسكره ذلك فلا يقدر على المشي فيخرجون إليه ويقتلونه.

كان العاج الأفريقي شديد الطلب في بلاد الشرق الأقصى ، وبخاصة الهند والصين ولذلك كان ينقل من شرق إفريقيا إلى عُمان ومنها إلى الهند أو الصين ، إذ كانت الهند تستهلك منه كميات كبيرة ، وذلك على الرغم من أن الهند لديها إقبال عليه ، ولكن الصُناع الهنود يجدون أن العاج الأفريقي يمتاز بليونته وسهولة تشكيله ، فيصنعون منه بصفة خاصة أساور العروس التي كانت تحتم التقاليد أن تتحلى بالعاج من المعصم إلى الكتف ، وهذه الأساور خاصة لكل عروس لا يستعملها أحد غيرها ، وفضلاً عن ذلك كان يستخدم في صناعة مقابض السيوف ، والخناجر والحراب ، وللزينة ولصنع رقع الشطرنج ... الخ) ولذلك كان نصيب الهند كبيراً من إستيراد عاج شرق إفريقيا ، حتى أن الهنود كانوا يستوردون أكثر من نصف الإنتاج العالمي من العاج[1] .

ومعظم عاج الشرق الأفريقي كان يصدر إلى الخليج العربي ، وبالتحديد إلى عُمان ، ومن عُمان يّعاد تصديره إلى المناطق التي تطلبه ولا سيما الهند والصين ، حيث كان ملوك تلك البلاد يستخدمونه في صناعة أدوات الشطرنج والنرد وقد امتاز عاج إفريقيا بجودته وكبر حجمه على ما ذكر المسعودي[2] .

أما في الصين فكان العاج يستخدم في تطعيم الكراسي الفخمة والمحفات التي يحمل فيها الملوك ، وكبار الموظفين المدنيين والعكسريين ، وظل العاج الأفريقي يجد إقبالاً لدي الصينيين لعدة قرون[3] .

---

(١) G. Freeman, the . mediveal History of the Coast of Tanganiyka Berlin 1962, PP 25 . سليمان عبدالغني مالكي (دكتور) سلطنة كُلوة الإسلامية، السعودية ، ١٩٨٦م ،دار النهضة العربية،ص ٨٧ .

(٢) المسعودي : مروج الذهب ومعادن الجوهر ، جـ٢ ، ص ٩ .

(٣) سليمان عبدالغني مالكي :مرجع السابق ، ص ٨٧ .

والعاج من الصادرات الرئيسية لسلطنة كُلوة الإسلامية التي تذهب إلى عُمان ومنها إلى الهند والصين بصفة خاصة وتعد مقديشو أهم مركز في شرق إفريقيا يتزود منه التجار العرب بالعاج ، ومنها يُحمل إلى مختلف البلاد[١] . كما كانت معظم مدن الساحل الشرقي على ما يبدو توفر العاج للتجار الذين يطلبونه حتى أعتبر في بعض المدن الزنجية أهم من الذهب[٢] .

واشتهرت بلاد الزنج بتصدير العاج الذي فاق مثيله في البلاد الأخرى وبخاصة العاج الهندي، ذلك بلاد أن الزنج لا تستعمل الفيلة في حربها ولا غيرها شأنه في ذلك شأن الهنود ، وإنما يصطادونها من أجل أنيابها ، فمن أرضهم تجهز الأنياب من العاج في كل ناب منها خمسون ومائة سن بل أكثر من ذلك ، وكان تجار عُمان يستوردون أنياب تلك الفيلة من بلاد الزنج ويعدونها للتصدير إلى بلاد الهند ، والصين (ولولا ذلك لتوفر العاج بكميات كبيرة في بلاد الإسلام)[٣] .

وكان السبب في تفضيل الصين والهند أنياب فيلة بلاد الزنج هو استقامتها ، وكان أهل الصين يستخدمونها كذلك في الأعمدة ،وصناعة الحليات منها يحملونها في أيديهم وأيدي قوادهم واستعملت الصين العاج أيضاً في دخن بيوت أصنامها وأبخرة هياكلها واستخدمت الهند العاج المستورد من بلاد الزنج أيضاً في نصب الخناجر وقوائم السيوف بخاصة ، وتسمى الأنواع المشهورة منها باسم القراطل (الواحدة قرطل) وهي سيوف معوجة[٤] .

وصارت تربية الفيلة والاهتمام بها أمر مربح في بلاد الهند حسب ما تعظم بأرض الزنج ، والزنج تتخذ من جلود الفيلة الدرق وكذلك الهند ، كما تستخدم الفيلة أيضاً كوسيلة لركوب الخلفاء والأمراء في الأعياد والمناسبات[٥] .

---

(١) ياقوت الحموي : معجم البلدان ، جـ٥ ، ص ١٧٣ .

(٢) ابن بطوطة ، رحلة ابن بطوطه ،جـ٢ ، ص ٢٨٤ .

(٣) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٢٢٥ .

(٤) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ٢٢٦ .

(٥) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ٢٢٦

٣- *تجارة العنبر :*

اشتهرت شرق إفريقيا أيضاً بوجود الأنواع المعروفة من المواد العطرية التي نالت الشهرة بين العرب ويعد العنبر من أهم أنواع الطيب الذي وفرته بلاد الزنج ، فهو ينبت في قعر بحر الزنج كما ينبت ألفطر والكماة[١] .

يبدو أن سكان شرقي إفريقيا كانت لهم طرق خاصة لجمعه ، وأول من وصف هذه الطرق المسعودي[٢] إذ يذكر (إن لأهل السواحل التي يوجد فيها العنبر نّجب يركبونها في الليل ويسيرون بها على الساحل وفي الجزر القريبة منه حيث يتوفر فيها العنبر والذي يكون قد قذفه البحر بفعلَ الرياح ، ويظهر أن هذه النّجب كانت مدربة فما أن تحس بوجود العنبر حتى تبرك ، فيأخذ أصحابها ما يجدونه من العنبر) .

أما الطريقة الأخرى لجمع العنبر فتكون مع اشتداد البحر وقذفه للعنبر من قعره ، فتبلعه الحوت المعروفة بالأدال فتموت لحالها وتطفو على الماء ، وكانت عادة الزنوج رصد هذه الحيتان فما أن يروها حتى يرموا حبالهم وكلاليبهم لاصطيادها ثم يستخرجون العنبر من بطونها[٣] .

يذكر المسعودي[٤] أن عنبر شرق إفريقيا من أجود الأنواع ، فهو مستدير ولونه أصفر شاحب ، وفي بعض الأحيان يكون كبير قدر بيضة النعام وأنهم يحصلون عليه من بطون الحيتان .

يذكر أن العنبر يوجد بكثرة على سواحل جزيرة زنجبار نظراً لامتلاء البحر بالحيتان[٥] كذلك كان العنبر من الهدايا التي قدمها حكام مالندي إلى

(١) ابن خردانية ، المسالك والممالك ، ص ٦١ .
(٢) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ١٥٠ .
(٣) نفس المصدر ، جـ١ ، ص ١٥٤ .
(٤) نفس لمصدر ، جـ١ ، ص ١٥٤ .
(٥) سليمان عبدالغني مالكي : سلطنة كُلوة الإسلامية ، ص ٩٠ .

فاسكوداجاما ويقال أن كتلة العنبر التي قدمها حاكم مالندي طولها يـــاردة وربـــع وعرضها كعرض خاصرة الرجل(١).

وكان العنبر يصدر عادة إلى مناطق الخليج وعُمان ولا سيما العراق حيــث ازداد طلب الخلفاء والأمراء عليه كثيراً لجودة نوعه ولهذا أصبح مادة مهمة فـــي النشاط التجاري بين الساحل الأفريقي الشرقي وعُمان والخليج العربي(٢).

اتجه التجار إلى مناطق توفره في شرق إفريقيا مثـــل مـــالندي ومقديشــو وغيرها(٣).

أسهمت بلاد الزنج في تصدير العنبر الذي اشتهرت بإنتاجه بلادهم وغيرها من البلاد المطلة على بحرهم من سواحل جنوب الجزيرة العربية وبخاصة ســاحل الشحر(٤).

وأجاد التجار في عُمان والخليج العربي معرفة أنواع العنبر والتفريق بينهما حين ينقلونه في سفنهم إلى عُمان فما يخرج من بطن الحوت يكون ســمكاً يعرفــه العطارون بالعراق وفارس بالند. وما بقى على ظهر الحوت منه كان نقياً جيـــداً) غير أن أجود أنواع هذا العنبر هو المدور الأزرق النادر كبيضـــة النعــام أو دون ذلك(٥) . وصار العنبر ركناً هاماً في قائمة صادرات بلاد الزنج إلى الخليج العربي وعُمان.

٤-تجارة الحديد:-

يشكل الحديد مادة أساسية أخرى جذبت التجار العرب إلى إفريقيا الشرقية ، التي غدت أهم مصدر لهذه المادة ، ويبدو أن تجارة الحديــد كــانت قــد شــهدت ازدهاراً كبيراً في القرن السادس الهجري / الرابع عشر الميلادي ، وليـــس أدل

---

(١) سليمان عبد الغني مالكي: سلطنة كُلوة الإسلامية،ص٩٠ .

(٢) المسعودي : مروج الذهب ، جـــ١ ، ص ١٥٢ .

(٣) ياقوت الحموي : معجم البلدان ، جـــ٥ ، ص ١٧٣ .

(٤) اليعقوبي : تاريخ اليعقوبي ، ص ٣٦٦ .

(٥) المسعودي : مرجع سابق ، جـــ١ ، ص ١٥٢.

على ذلك في ذكره من قول الادريسي[١] : (وملنده على ضفة البحـــر ... وهـــي مدينة كبيرة وعندهم معدن الحديد يحتقرونـــه ويعملونـــه وهــو جــل مكسـبهم ، وتجارتهم ومن هذه المدينة إلى مدينة منبسة على الساحل ، مسافة يوميـــن وهـــي مدينة صغيرة للزنج وأهلها معروفون باستخراج الحديد مـــن معدنـــه) . ويولـــي الادريسي[٢] اهتماماً خاصاً بتجارة الحديد السائدة في مدن شرق إفريقيـــا ، وفـــي نفس الوقت نجده لا يذكر الكثير عن تجارة العاج والذهب .

وكانت هناك سلع مهمة حملها تجار الخليج إلى بلاد الزنج نتيجة دراســـتهم لاقتصادياتها تتكون من المصنوعات ، مثل المنسوجات القطنية والموشاة ، وهـــي من الأشياء التي اشتهرت بها بلدان الزنج وزاد إقبال أهالي شرق إفريقيـــا علـــى المنسوجات القطنية لملاءمتها للجو الحار في بلادهم ، ولجودة صناعتها ، كذلـــك حملت سفن الخليج إلى بلاد الزنج ،التمور من البصرة والبحرين وكرمان ، وكانت تمثل المادة الغذائية التي أصبح عليها الطلب كبيراً عند ســـكان ســواحل شــرق إفريقيا، ويقول الادريسي[٣] : إن الزنج كانوا يعظمون العرب ، وإذا رأوا تـــاجراً عربياً (سجدوا له وعظموا شأنه وقالوا بكلامهم هنيئاً لكم يا أهل بلاد التمـــر ، وأن المسافرين في بلادهم يسرقون أبناء الزنج بالتمر يخدعونهم به) .

يُعد شرق إفريقيا من المواطن الرئيسية لكثير من الحيوانات ولـــها ســوق رائج في مناطق مختلفة من أجل استخدامها لشـــتى الأغــراض ، فقــد توفــرت الحيوانات العديدة في شرق إفريقيا مثل النمور والزرافـــات ، فـــالنمور الزنجيـــة وجلودها كانت معروفة لدى التجار واستخدمت لصناعة السروج ، أما الزراف فقد حملت من بلاد الزنج إلى الملوك كهدايا لغرابتها[٤] ، والبعض يلبس جلود النمـــور ويعملون منه الأحذية وهي باهظة الثمن وكان يجلب من بلاد الزنج أيضاً الذبـــل ،

---

(١) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٦٠ .

(٢) نفس المصدر ، وص٦٠ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٦١ .

(٤) المسعودي : مروج الذهب، جـ٢ ، ص ٤ .

وهو ظهور السلاحف ومنه كانت تصنع أحسن الأمشاط[١] واستخدمه الغواصون للبحث عن اللؤلؤ في مياه الخليج في عمل الأغطية التي تقي رؤوسهم وأجسادهم عند النزول إلى أعماق الماء لجمع اللؤلؤ ،وصارت هاتان السلعتان الجلود ، والذبل من أهم الواردات التي حملتها سفن عُمان والخليج العربي إلى البلاد الإسلامية[٢] .

وهكذا فقد كانت التجارة بين عُمان والساحل الأفريقي في القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي نشطة تحتوي على شتى الأنواع والأصناف التي يحتاجها الجانبان حتى كانا يعيشان والدولة الإسلامية العباسية في سعة من العيش[٣].

٥- *تجارة الرقيق :*

ارتبطت تجارة الرقيق بإفريقيا قديماً وحديثاً ، وكانت سلعة تجارة العبيد تستخدم كقوى بشرية للعمل في مجالات مختلفة في مدنيات العالم القديم ، ومنذ العصر الإسلامي وحتى العصور الحديثة ، حيث ارتبطت تجارتها بصورة غير إنسانية على أيد الأوربيين حديثاً وقد أثرت عمليات حمل العبيد الأفارقة بصورة مكثفة في استنزاف موارد القارة البشرية ، وفقد هويتها ، الأمر الذي أثر سلباً على تكوين الشخصية الإفريقية في ظل تراث طويل من المعاناة[٤] .

وفي العصور الإسلامية زادت الحاجة إلى الرقيق الأفريقي ، خاصة وأن الدولة توفرت لها عوامل اقتصادية حسنة هيأت لقطاعات كبيرة من السكان امتلاك العبيد[٥] ، وكان التجار المسلمون أكثر فئات المجتمع الإسلامي امتلاكاً لأعداد

---

(١) المسعودي: مروج الذهب ، جـ٢ ، ص ٥ .

(٢) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ٢ ، ص ٣٢٦ .

(٣) نفس المرجع ، جـ٢ ، ص ٣٢٦ .

(٤) ابن حوقل : صورة الأرض ، ص ٩٧ .

(٥) جوليان شارل أندريه : تاريخ إفريقية الشمالية، تعريب ، محمد مزالي والبشر بن سلامة ، ط٥ ، ص ٢٩ .

للواحد منهم أكثر من ألف عبد أحياناً كما امتلكت الفئات الثرية من المجتمع الإسلامي أعداداً من العبيد للأعمال المنزلية وأعمالها الخاصة في الزراعة وغير ذلك(١) .

وظهرت أهمية العبيد الأفارقة في المجال العسكري ، حتى أصبح لهم وزنهم في الحياة السياسية منذ القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي(٢) ، صار للرقيق بصماتهم الواضحة على المشرق الإسلامي وسببت ثورتهم التي قاموا بها في العراق كساد اقتصادي لمنطقة شمال الخليج وجنوب العراق طيلة النصف الثاني من القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي(٣) .

وكانت عملية نقل العبيد الأفارقة تتم بصورة هائلة ، بدون وضع ضوابط وقوانين وتنظيمات(٤) وكانوا يجلبون من السودان الشرقي والصومال والحبشة إلى مدن وموانئ الحجاز واليمن وعُمان ، وقد اشتهر ميناء زيلع في العصور الإسلامية الأولى بتجارة الرقيق بعد أن يتجمع في منطقة بربرة ، ويعتبر ميناء عدن أهم الموانئ التي يتم استقبال العبيد فيها ومن ثم ترسل إلى جميع أنحاء الدولة العباسية(٤) .

أصبحت سواحل شرق إفريقيا من أهم منافذ تجارة الرقيق الأفريقي للمشرق الإسلامي ، منذ بداية العصر العباسي ، وصارت موانئ الخليج العربي هي أهم الطرق لحمل الرقيق إلى مناطق العراق والمشرق الإسلامي ، حيث أصبح ميناء البصرة أهم مركز لتجمع الأعداد الكبيرة من الرقيق الأفريقي ، الذي أصبح عصب الحياة الاقتصادية في العالم الإسلامي(٥) .

---

(١) بن عذاري (أحمد بن محمد)، البيان المغربيّ في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق سيدة إسماعيل ، ط١ ، بيروت ، ١٩٤٨م ، ص ٩٣ .

(٢) نفس المرجع ، ط ، ص ١١٨ .

(٣) الطبري: تاريخ االرسل والملوك ، جـ ٩ ، ص ٣٦٣ .

(٤) الجنحاني ، الحبيب (دكتور) ، المغرب الإسلامي الحياة الاقتصادية والاجتماعية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع والعاشر الميلادي ، تونس ١٩٧٩م ، ص ٣٤ .

(٤) نفس المرجع السابق ، ص ٣٤ .

(٥) الطبري :المرجع السابق ، جـ٩ ، ص ٦٦٣ .

قامت سفن أهل عُمان بدور كبير في هذا المجال نظراً لإنتشارهم الواضح على سواحل إفريقيا الشرقية ، ودورهم الملموس بين أهل البصرة ، بالإضافة إلى موقع بلادهم المتوسط بين الجانبين[1] .

وبدأت السفن العُمانية تحمل آلافاً من هؤلاء العبيد إلى منطقة الخليج العربي والواق واق للعمل في مدينة البصرة والكوفة وواسط ، وكانت مدينة البصرة التي شهدت نمواً مضطرداً واتساعاً في أحيائها ولها سوقاً هامة لتلك السلعة حيث تستخدم أعداداً منهم في استصلاح الأراضي المالحة في الجنوب[2]. وقد عاشت تلك الجماعات من العبيد في ظروف اجتماعية صعبة، الأمر الذي جعلهم عرضة للانفجار والاستغلال من قبل أفكار المعارضة، كما حدث في ثورات الزنج في العصرين الأموي والعباسي[3] فقد وقع التمرد في صفوفهم زمن ولاية مصعب بن الزبير ٧٤هـ/٦٩٣م كما قاموا بثورة في ولاية الحجاج ٧٦هـ/٦٩٥م وتغاضت السلطات في العراق عن سماع أصوات هؤلاء الزنوج الذين أصبحوا يعدون بعشرات الآلاف حتى أصبحوا قوة مؤثرة في العراق ، وفي العصر العباسي الثاني قاموا بثورتهم الشهيرة ٢٥٥هـ/٨٦٨م بزعامة على بن محمد[4].

الواقع أن الوساطة العُمانية والعربية كانت نزيهة في عمليات تجارة الرقيق ذلك أن جلب الرقيق كان يتم من داخل الغابات وكان يقوم بذلك البانتو الأفارقة، ثم يتم تجميعهم إلي الساحل حيث التجار العُمانيين وغيرهم[5].

وكانت هناك حروب مستمرة بين القبائل المنهزمة والتجار وقد استمرت تلك العمليات حتى العصور الحديثة بتشجيع من بعض الأوربيين، كما شهد العديد

---

(١) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ٩ ، ص ٣٦٤ .

(٢) البلاذري : فتوح البلدان ، ط١ ، ص ٩٠ .

(٣) نفس المصدر ، ج ١ ، ص ٩٠ .

(٤) ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، ط١ ، ص ٤٤٨ .

(٥) ابن كثير ، البداية والنهاية ، ط١ ، ص ٣١ .

من الرحالة على حسن معاملة العُمانيين تجاراً وحكاماً ومواطنين للعبيد حيث كانوا يجالسونهم ويشركونهم معهم في المأكل والمشرب، حتى أدى ذلك إلى تحول العديد من العبيد إلى الإسلام كما عملوا في جيوشهم ومنازلهم، ورغم أن الرقيق الذين وصلوا إلى أيدي التجار العرب والعُمانيين، كانوا في أوضاع متدنية بين القبائل الإفريقية من كافة النواحي، فأنهم شهدوا تكريماً لهم ولإنسانيتهم على أيدي المسلمين، حتى تزوج منهم بعض المسلمين وصار بعض هؤلاء الزنوج ملاك في أموال أسيادهم وشركاء في أعمالهم(١).

ثم ظهر الدور الإسلامي جلياً في احترام الإنسان وذلك بتحريم تجارة الرقيق وظهرت نتيجة لذلك دعوات في أوروبا بتحريم تجارة الرقيق لأسباب إنسانية.

---

(١) محمد قرقش، تاريخ الإسلام في إفريقيا، سلطنة عُمان، بسمة للطباعة والنشر، بدون تاريخ، ص ٤٥٨.

المبحث الثاني

الأثر الاجتماعي

١- أثر الترف والتنعم في حياة الناس:-

كانت شبه الجزيرة العربية، كما ذكر علماء الأجناس مستودعاً بشرياً عظيماً، ظل يفيض بهجرات بشرية على مدى العصور والأجيال، إذ كانت من قبل غزيرة المطر، ميسورة وسائل الرزق، ثم اعتراها الجفاف بعد انتهاء العصر المطير منذ آلاف السنين فاضطر كثير من العرب إلى الهجرة إلى شرق إفريقيا ، حيث لم يكن باب المندب عائقاً كبيراً بين الشاطئين بل كانت شبه الجزيرة العربية وشرق إفريقيا رقعة واحدة كما ذكرنا في بداية هذا الفصل ثم انفلقت قشرة الأرض ففصل البحر الأحمر بينهما، الذي لم يكن عائق للإتصال بين أمة كانوا يعيشون في أرض واحدة(١).

عاش العرب في شبه جزيرتهم الصحراوية القاحلة حياة تنقل وارتحال وراء الماء القليل والكلأ والأماكن الآمنة، وعندما تعذر وضاق بهم الحال إلتجأوا إلى السواحل اليمنية ومنها اهتدوا إلى سواحل أفريقية الشرقية وذلك لعدة أسباب منها السياسية والاقتصادية والطبيعية التي ساعدت في التقارب بين السواحل العربية وشرق إفريقيا(٢).

كان الاتصال بين السواحل الإفريقية والعربية في بادئ الأمر تدريجياً ثم بنوا قوارب المجداف ثم الشراع الصغيره ثم كبرت بمضى الزمن، وجابوا البحار والخلجان المحيطة بهم، وكان ذلك قديماً(٣).

وهناك أربعة حقائق جغرافية ومناخية وبيئية لابد من الإشارة إليها لأنها ساعدت على ربط سواحل الجزيرة العربية بالساحل الشرقي لإفريقيا منها(٤):-

---

(١) المسعودي : مروج الذهب ، ، جـ٢ ، ص٧ .

(٢) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق إفريقيا ، ص ١.

(٣) سليمان العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي ، ص ١٥٠ .

(٤) محمد أحمد خلف الله : الجذور التاريخية للعلاقات الثقافية بين العرب والأفراقة، بحث مقدم لاجتماع الخبراء لدراسة العرب بين الثقافة العرية والإفريقية، القاهرة ، ١٩٧٧م ، ص ٧ .

١. ما ذكرنا في مقدمة هذا الفصل عن قرب الشقة بين القارتين وقصـر الحـاجز المائي في بعض الأماكن.

٢. ظاهرة الرياح الموسمية التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي في أوقات ومواسم معلومة عرفها العرب واستفادوا منها في تحركاتهم التجارية.

٣. إنّ الساحل الشرقي لإفريقيا ولا سيما في منطقة الصومال وزنجبار وبعض أجزاء كينيا وتنزانيا يمتد من الشمال الشرقي إلى الجنوبي الغربي. أي في نفس إتجاه هبوب الرياح الموسمية.

٤. إنّ العرب كانوا أمة تجارية ذات معرفة بأسرار البحار والسيادة عليها منذ أمد بعيد مما دعا بعض الكتاب لتشبيههم بالفينيقين وتلقيبهم (فينيقيو بحر الجنوب). وذلك لدرايتهم التامة بأسرار ومواني ومرافئ هذا البحر ولمقدراتهم على التكيف مع الرياح الموسمية.

ولهذا الارتباط الطبيعي قامت علاقات ثقافية بين الجنوب العربي والشرق الإفريقي منذ أكثر من ثلاثين قرناً(١). وقد ذكر كثير من المؤرخين إنّ الممالك القديمة التي قامت في اليمن مثل سبأ وحمير كانت لها علاقات تجارية مع الساحل الإفريقي(٢).

سكان السواحل بخاصة اليمنيين والحضارمة اهتدوا إلى ساحل أفريقيا الشرقي لقربه الشديد من ساحلهم ، وخاصة عند باب المندب ولإحاطة القرن الأفريقي بجزيرتهم فأبحر العرب بحزو الساحل الأفريقي شمالاً لهدوء البحر ويسر الملاحة فيه وعندها اتصلوا بالجماعات البشرية التي تقيم عليه وتعاملوا معها، وكانوا بذلك أول أمم الأرض اتصالاً بها وتعاملاً معها واستقر بعضهم بها منذ عصور موغلة في القدم(٣). ففى الفترة ما بين عامي ١١٥ق.م. و٣٠٠ ميلادي فترة مملكة حمير، إرتحلت بعض العناصر العربية من اليمن وحضرموت إلى

---

(١) محمد أحمد خلف الله : الجزور التاريخية للعلاقات الثقافية بين العرب والأفارقة ، بحث مقدم لاجتماع الخبراء لدراسة العرب بين الثقافة العربية والإفريقية ، القاهرة ١٩٧٧م ، ص ٨ .

(٢) مجلة البحوث والدراسات الإسلامية : السعودية ، ١٩٨٤م ، العدد الحادي عشر ، (المؤثرات العربية في شرق إفريقيا ، لسيد حامد حريز) ص ١٠ .

(٣) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٢٣٤ .

أثيوبيا، وكونت بعض المجموعات التي أصبحت النواة لمملكة أكسوم[1] . وهذا دليل ثابت لإختلاط العرب بالأفارقة لكي يكونا فيما بعد العناصر السواحلية.

ذكر جيان[2] (إنّ بلاد العرب كانت مركز التجارة بين المشرق والمغرب، وإنّ العرب هم الذين إكتشفوا لأول مرة تلك البلاد النائية جنوبي بوغاز، المندب، أو لغاية سفالة، على الأقل، ثم إنّ باقي الأمم لم تصل إلى هذه البقاع إلا بعدهم وبواسطتهم).

كما أنّ حلول غيرهم كان مؤقتاً ولم يدم طويلاً أما العرب فقد تواصل وجودهم بها، كما وصلوا شواطئ جنوبي وشرقي آسيا، وتاجروا مع سكانها واستقر بعضهم في أماكن عرفت كمراكز مشهورة للتجارة حيث ثبت وجود عدة مستعمرات عربية على سواحل الهند والصين وشرق إفريقيا[3].

وكان في شرق إفريقيا ما أغرى العرب بالتردد عليه للتجارة أو للإستيطان من كثرة الخيرات ووفرة مواد التجارة المتنوعة والتي كانت الدول القديمة تلح في طلبها وأيضاً نسبة ليسر الحياة في ساحل شرق إفريقيا واعتدال المناخ بالنسبة لمناخ بلادهم[4].

ومن الأسباب المشجعة أيضاً لاستقرار عرب جنوب الجزيرة العربية وخاصة العُمانيين في سواحل شرق إفريقيا، وجود الجذر القريبة من الساحل الأفريقي والبعيدة عنه نسبياً وتحيط بها المياه من كل جانب، فكانت كمرافئ طبيعية لسفنهم ، وأقاموا عليها مراكزهم التجارية ليكونوا بمأمن من غارات القبائل الإفريقية التي كانت تغير على الساحل فلا تبقي ولا تزر، إذ أنّ العرب وهم من البحاره يمكنهم الدفاع عن أنفسهم، وقد طاب لهم المقام في هذه الأماكن، وسرعان

---

(١) مجلة حوليات كلية الآداب ، جامعة عين شمس ١٩٦٥م ، (استقرار العرب في ساحل شرق إفريقيا ، لجمال زكريا) ص ١١ .

(٢) وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقيا الشرقية ، ص ٢٦ .

(٣) أبوزيد السيرافي : رحلة التاجر سليمان ، ص ١٠٢ – ١٠٣ .

(٤) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق إفريقية ، ص ٢٥ .

ما نجدهم اختلطوا بسكان الساحل وتزوجوا منهم ونشأ عن هذا الـــتزاوج الشـــعب السواحلي[1] وأكثر المناطق استقرارا الموانى السـاحلية ذات الحركـة التجاريـة الضخمة مثل ميناء زيلع الذي يغري بالإقامة والاستقرار فهو لسان يمتد إلى البحر تحيطه المياه من ثلاث جهات متصلا بالساحل وإلى القرب منه قليلا مصب لخـور يبدأ من السفوح الجنوبية الشرقية لهضبة أثيوبيا حيث يوجد ســهل متسـع مـن أخصب سهول الهضبة وهو هرر ويحمل هذا الخور إلى منطقة زيلع بعـض مـا يسقط على أطراف الهضبة من أمطار موسـمية، فـنزل العـرب بـهذا المكـان واستوطنوه واشتغلوا بالتجارة فحملوا من الداخل البن والفاكهة والخشـب واللبـان والبخور إلى السفن في البحر الأحمر والخليج العربي حيث كـانت تحملـها إلـى الأسواق العالمية المشهورة آنذاك والتي كانت تتلهف عليها[2].

وقد استوطنت إحدى الجاليات العربية في هرر وبعض العرب في إقليـم جوارج وعلموا لغتهم لقبائل السيداما الحاميين الذين استقروا بينـهم[3] وصعـدت جماعات عربية أخرى فوق الهضبة الحبشية نفسـها وانتشـروا عليـها واشـتغل المهاجرون العرب بتلك الجهات بالزراعة وغيرها من وسائل العيش نسبة لتوفـر المياه ومن ثم اختلطوا بالكوشيين وصاهروهم وذلك قبل الميـلاد بـألف سـنة أو أكثر[4]، وكان سبب الامتزاج والتصاهر بين التجار والمهاجرين المسلمين بالقبـائل الإفريقية وتزوجيهم منهم عدم اصطحاب النساء معهم[5] .

عرفت منطقة ساحل شرق إفريقيا منذ أربعة ألف سنة لوجودها في نطـاق الحضارات القديمة ، ولم تكن معروفة لدى السواحل العربية فحسـب بـل كـانت

(١) دائرة المعارف الإسلامية ، المجلد الخامس ، ١٩٣٤م ، ص ١٢٨٤ ، محمد عبدالله النقـيرة ، انتشـار الإسلام في شرق إفريقية ، ص ٢٦ .

(٢) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ٢ ، ص ٣٢٨ .

(٣) محمد عبدالله النقيرة ، المرجع السابق ، ص ٢٦ .

(٤) H. Macmiched A. History of the Arabs in the Sudan, volume – London 1922, PP 3 – 4

(٥) حيان قبطان وثائق تاريخية وجغرافية ، عن إفريقية الشرقية ، ض ٧٧ .

معروفة لدى قدماء المصريين عندما كانوا يجلبون البهارات والمرّ والعاج والأبنوس والأخشاب العطرية التي كانت من مستلزمات الطقوس الدينية(١) .

وتشمل اسم بونت Punt جنوباً الأراضي المطلة على المحيط الهندي من جنوب شبة الجزيرة العربية والخليج العربي وباب المندب وشرق إفريقيا ويتحدث صاحب كتاب Peri plug عن التزاوج بين العرب والسكان المحليين ، كما يذكر أنّ العرب كانوا يفهمون لغتهم ، ويمكن أن يّعد ذلك بداية المسيرة التي أدت فيما بعد لظهور اللغة والثقافة السواحلية (٢) .

ويذكر إنّ العرب تنقلوا بين العربية السعيدة (اليمن) وريطه وساحل أزانيا ويبدو أنّ أزانيا اسم أطلقه الكتاب اليونان على ساحل شرق إفريقيا إلى الجنوب من سواحل الصومال ومن هذه التسمية جاءت تسمية تنزانيا اليوم(٣) .

يجمع المؤرخون والجغرافيون على وجود علاقات وهجرات مبكرة بين السواحل العربية والسواحل الإفريقية وقد ساعد على هذا الاتصال عدة عوامل في مقدمتها كما ذكرنا آنفاً العوامل الجغرافية(٤) .

وأيضاً من الأسباب التي دفعت العُمانيون والحضارمة أنهم نشأوا في بيئة ظهيرها طارد فكان طبيعياً أن يتسللوا إلى شرق إفريقيا في مجموعات صغيرة انتشرت في البداية في بعض الجزر الساحلية مثل مافيا وزنجبار والمراكز الساحلية مثل سفالة ومالندي وكُلوة وممبسة ودار السلام ، واستطاعت هذه المجموعات أن تؤثر في المناطق الساحلية وأن يندمجوا مع السكان الوطنيين ، وبمرور الزمن أصبحت السفن العربية تحمل بين الحين والآخر بعض الذين طاب لهم الاستقرار بالساحل الأفريقي ليكونوا حلقة اتصال بين إخوانهم في الجزيرة

---

(١) المسعودي : مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٢٥٠ .

(٢) جيان قبطان : وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقية الشرقية ، ص ٧٨ .

(٣) مجلة الدعوة الإسلامية ، ليبيا ، ١٩٧٤م ، العدد ١١ ، (الوجود العربي في شرق إفريقيا لأمين الطيب) ص ٢٦٨ .

(٤) صفي الدين محمد : الشعوب والسلالات الإفريقية ، بلا مكان للنشر، ١٩٥٨م ، ص ٥٢ .

العربية وسكان السواحل الإفريقية والجهات الداخلية فيها ، وباستمرار الـــــهجرات زاد عدد الوافدين للاستقرار وتشعبت المصالح وأنشأ العرب إمارات عربية علـــى الساحل الأفريقي اتصالاً بالجماعات أو الشركات التجارية فـــي بـــلاد الســـواحل العربية[١] .

كان الغرض الأساسي أيضاً من الهجرة إلى شرق إفريقيا والاستقرار فيـها هو استغلال الحاصلات الداخلية والخيرات الإفريقية ونقلها إلى بلادهم والاتجـــار فيها لذا لم تهتم القبائل العربية المهاجرة بامتلاك الأراضي إلا بالقدر الذي يوفـــر لهم الحماية التجارية[٢] .

لذا كان الوجود العربي بشرق إفريقيا قد مرّ بمرحلتين ، المرحلة الأولـــى اقتصرت على العيش في السواحل والجزر الساحلية و المرحلة الثانية كـــان فيـــها نوع من الاستقرار وإقامة المدن ، و الاتصال قبل الإسلام بين الساحلين العربـــي والأفريقي ، أما الهجرات العربية المعروفة إلى شرق إفريقيا التي كانت في فجـــر الإسلام فهي هجرة المسلمين الأولى عندما اختار لهم رسولنا الكريـــم (ﷺ) أرض الحبشة لأنّ فيها ملك لا يظلم عنده أحد ، وذلك عندما اتجـــــهت قريـــش لتعذيـــب المسلمين والانتقام منهم بسبب إسلامهم[٣].

وكانت بلاد الحبشة معروفة للعرب ، وكـــانت لقريـــش صـــلات وثيقـــة ومصالح متبادلة وزيارات منتظمة ، وقد استعان العرب بالأحبـــاش بكـــثرة فـــي حروباتهم القبلية وحراسة قوافلهم كما كان في مكة عدد من العبيد الأحباش[٤] .

---

(١) شوقي الجمل : دور العرب الحضاري في شرق إفريقيا ، ص ٥٣ .

(٢) شوقي الجمل ، تاريخ كشف إفريقيا واستعمارها ، القاهرة ، ١٩٨٠م ، ص ٤٨ – ٤٩ .

(٣) الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، الجزء ٢ ، ص ٣٢٠ .

(٤) زاهر رياض : الإسلام في أثيوبيا ، ص ٣٧٠ .

وقد أشار الطبري[١] إلى ذلك بقوله :(إن أرض الحبشـــة كـــانت متجـــرا لقريش يجدون فيها رفاغا من الرزق وأمنا ومتجرا حسنا).

وبعد وفاة الرسول (ﷺ) حدثت بعض الأحداث والكـــوارث الاقتصاديـــة (كعام الرمادة) في عهد الخليفة عمر بن الخطاب مما دفع المسلمين للـــهجرة إلـــى شرق إفريقيا حيث الخير العميم والأمان [٢] .

وعند استيلاء الأمويين على منصب الخلافة جد من العوامـــل مـــا دفـــع بالهجرة العربية إلى الساحل الأفريقي بسبب الحروبات القبلية والخلافات المذهبيـــة التي كانت تقطع أوصال الأمة الإسلامية وتجبر المغلوب على الفرار مـــن أســـر الغالب وأيضا بسبب قسوة الأمويين وعنفهم على مخالفيهم مما أدى إلـــى هـــروب عدد كبير من المسلمين والالتجاء إلى شرق إفريقيـــا حيـــث يجـــدون الاســـتقرار والسلام[٣] .

٢. الهجرات العربية إلى شرق إفريقيا :

من العوامل التي دفعت حكام الدولة الأموية وخاصة الخليفة عبد الملك بن مروان نحو شرق إفريقيا ٨٣هـــ / ٧٠٢م أن القراصنة الأحباش كانوا قد أعـــادوا سطوتهم وتعديهم على تجارة المسلمين في البحر الأحمر ، وكانت هـــذه الجـــزر مأوى لهم لذا قرر عبد الملك بن مروان احتلالها لخدمة التجارة[٤] .

ويتكون أرخبيل الدهلك* من مجموعة من الجزر أهمها دهـــل وفـــرات ، وكباري ودركة ، ونورة ، وكمران أكبرها[٥] ، يعتبر استيلاء المسلمين عليـــها أول فتح رسمي لبعض المناطق الاستراتيجية في الشـــرق الأفريقـــي وصـــارت رأس

---

(٢)تاريخ الرسل والملوك : جـــ ٢ ، ص ٣٢٨ .

(٢) نفس المصدر ،جـــ ٢، ص ٣٢٨ .

(٣) نفس المصدر ، جـــ ٢، ص ٣٢٨.

(٤) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق إفريقية ، ص ٢٧ .

* الأرخبيل : عبارة عن مجموعة من الجزر داخل البحر أو المحيط .

(٥) المقريزي : الامام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام ، ص ٢٢ .

الجسر الذي عبر عليه الإسلام وثقافته إلى شرق إفريقيا ، كما اتخذها الخلفاء منفى للمغضوب عليهم في بعض الأوقات(١) .

هاجر في عام ٦٥هـ/٦٨٤م مجموعة من أهل الشام إلى شرق إفريقيا هروباً من سياسة الحجاج مولين وجوههم شطر الساحل الشرقي لإفريقيا ولما وصلوه اقتحموا ميناء (ديوني) وأخضعوا سكانه الأصليين وكان بها جالية تزيد على عشرة ألف من رجال المسلمين ، إذ أنّ الإسلام قد وصل المراكز التجارية التي أنشأها العرب بشرق إفريقيا عقب ظهوره في ركاب التجار المسلمين(٢) .

لقد تعددت ثورات أشياع آل البيت منذ مقتل الحسين في كربلاء ولكن الأمويين قابلوهم بعنف وحاربوهم في الكوفة مما اضطر كثيرين منهم إلى الفرار والهجرة سنة ١٢١هـ/٧٣٨م ، متجهين نحو ساحل إفريقيا ، ولما وصلوه استقروا عند ساحل بنادر (الصومال الشرقي) واستطاعوا أن يبسطوا سلطانهم بالتدريج على الساحل(٣) ، ثم هاجر بعض هؤلاء الشيعة إلى جزيرة مدغشقر في بداية الخلافة العباسية ونهاية الخلافة الأموية واختلطوا بالسكان وانصهروا فيهم حتى إذا رآهم المسعودي(٤) في مستهل القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي ، وجد أنّ لغتهم صارت زنجية وقال : (إنّ جزيرة (قنبلو) وهي جزيرة عامرة فيها قوم من المسلمين إلا أنّ لغتهم زنجية غلبوا على هذه الجزيرة وذلك في بداية الدولة العباسية التي قضت على الدولة الأموية) .

أسهمت إمارة عُمان التي تشغل الركن الجنوبي الشرقي من شبة الجزيرة العربية بالنصيب الأكبر في تزويد الساحل الشرقي لإفريقيا بعناصر جديدة من العرب باستمرار ، والذين تميزوا بمهارتهم في صناعة السفن ومن ثم اندفعوا بكامل قوتهم إلى البحر وأصبحت لهم السطوة في الخليج العربي والمحيط الهندي

---

(١) الطبري : تاريخ الرسل ولملوك ، جـ٧ ، ص ٥٠١ .
(٢) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق إفريقيا – ص ٨٥ .
(٣) الطبري :المصدر السابق ،جـ٧ ، ص ٦٣٠ .
(٤) نفس المصدر ، جـ٧ ، ص ٩٨ ؟

وبحر الزنج إلى أنّ انتهى بهم المطاف بالاستقرار على الساحل الشرقي لإفريقيا لخدمة الأغراض التجارية مما أدى إلى تكوين إمارات عربية في هذه الجهات[1].

ويعتقد العُمانيون بأنّ لهم الفضل في تكوين أقدم إمارة عربية إسلامية في شرق إفريقيا ، فعندما هاجروا إلى لاهو واستقروا في المناطق الواقعة شمال ممبسة نجحوا في بداية القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي في تكوين دولة تعتنق مذهب الخوارج الذي كان منتشراً في عُمان في ذلك الوقت[2] .

٢. نشأة المدن وأثرها في الاستقرار السكاني :

يعتبر العُمانيون أول شعب أقام مستوطنات له على الساحل الشرقي لإفريقيا وذلك عندما ثاروا على حكم الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان[3] ، وعلى الساحل الشرقي بنى العرب مدناً مهمة مثل سفالة وكُلوة وزنجبار ومالندي ومقديشو ، اتخذوها مرافئ للسفن التجارية مما يدل على روح المغامرة والمهارة التي تميز بها بحارة عُمان والخليج العربي[4] .

استقر العرب في شرق إفريقيا منذ وقت مبكر وساعدت الأحداث المتتابعة في بلاد العرب على المزيد من الهجرة العربية والاستقرار في شرق إفريقيا . وانتشر النفوذ العربي بصورة واضحة بشرق إفريقيا وكان وجودهم في المرحلة الأولى – كما ذكرنا في المبحث السابق – في طور البداية ، أمّا في المرحلة الثانية أخذوا يتوغلون و يستقرون في كل الساحل الأفريقي الشرقي مما أدى إلى قيام التجمعات السكانية والاستقرار البشري ولم تلبث أن نمت هذه التجمعات السكانية وأدت إلى قيام عدد من المدن الهامة التي كانت في بادئ الأمر مراكز

---

(١) شوقي الجمل : دور العرب الحضاري في شرق إفريقيا في القرنين السادس عشر والسابع عشر ، ص ٥٧ .

(٢) حسن أحمد محمود : الإسلام والثقافة العربية في إفريقيا – ص ٤٣٦ .

(٣) حسن إبراهيم حسن : انتشار الإسلام والعروبة في مايلي الصحراء الكبرى ، القاهرة ، ١٩٥٧م ، جامعة الدول العربية، ص ١٢٦ .

(٤) سير توماس أنولد : الدعوة إلى الإسلام – ص ٢٨٦، حسن إبراهيم حسن ،المرجع السابق ، ص ١٢٧ .

تجارية ثم ازدهرت وأصبحت نواة لإمارات امتدت على طول الساحل الأفريقي ، ومن أهم هذه المدن :

١/ مقديشو :

وهي عاصمة الصومال وميناؤها الرئيسي الواقعة على ساحل المحيط الهندي ، فقد دخلها الإسلام مبكراً ، فكانت جسراً للعرب والإسلام في تسربهم عبر مناطق القبائل من الشرق والجنوب إلى الحبشة ، ومقديشو مدينة في أول بلاد الزنج في جنوب اليمن على ساحل البحر ، وأهلها كلهم غرباء ليسو بسودان ولا ملك لهم ، إنما يدير أمورهم المتقدمون على اصطلاح لهم(١) .

فبعض المؤرخين يرجعون تأسيس مدينة مقديشو عاصمة الصومال الحالية إلى هجرة جماعة من الحميريين إلى الساحل الأفريقي حيث استقروا وأسسوا المدينة ، وقيل إنّه تم إنشاؤها قبل مولد الرسول (ﷺ) بمائتي عام ، بينما يرجع البعض تأسيسها إلى وقت متأخر ، حيث اشتد الصراع بين العباسيين والقرامطة في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي ، ففرّ بعض القرامطة ونزلوا ساحل الصومال وشيدوا مدينة مقديشو ، ثم جاء في أعقابهم تجار من شيراز يعزى لهم بناء مسجد الأحقاف(٢) ، وقد نزل الزيديون بساحل الصومال من شرقي إفريقيا قريباً من موقع مقديشو سنة ١٢٢هـ/٧٣٩م ، وبسطوا سلطانهم بالتدريج على امتداد الساحل ، واختلطوا بالسكان الأفارقة وصاهروهم ونتج عنهم الاموزيدج ، ونشروا الإسلام بينهم ، وسيطروا على الساحل زهاء مائتي عام ، كما جاء السبعة أخوة على رأس المهاجرين من قبيلة الحارث التي كانت تقيم بالخليج العربي ونزلوا بساحل الصومال في أواخر القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي وأنشأوا مدينة مقديشو سنة ٢٥٢هـ/٨٣٩م ، على رأي آخر ، فانسحب الزيديون إلى داخل إفريقيا وتركوا الساحل لبني الحارث(٣) .

---

(١) الحموي : معجم البلدان ، جـ٥ ، ص ١٧٣ .

(٢) شوقي الجمل : دور العرب الحضاري في شرق إفريقيا ، ص ٥٨ .

(٣) جيان قبطان ، وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقية الشرقية ،ص ٧٢- ٨٦ .

وقد تحالف بنو الحارث مع الصوماليين سكان البلاد وأنشأوا مدناً أخرى بالقرب من مقديشوا مثل براوة الذي أطلق عليها الأدريسي[1] (براوة)

كما ورد ذكر مدناً أخري في عهدها مثل (ماندا) في جزيرة (ماندا) و (أوزي) و (منشاكة) بالقرب من دلتا (تانا) و (جليب) و(كندر الشيخ) وأسس بنو الحارث هؤلاء مملكة قوية تعج بالحركة وعمها الرخاء والأمن وأضحت مقديشو ذات نظم سياسية ورسوم إدارية أصابت قدراً عظيماً من الثروة والجاه ، وقد استمرت مقديشو تنمو وتزدهر وصارت قبلة الوافدين من الجزيرة العربية والجهات الأخرى[2] .

٢- مدينة كِلوة :

ظهرت كُلوة في القرن الأول الهجري/السابع الميلادي عندما وفدت عليها هجرة من فرس شيراز بزعامة الحسن بن علي الشيرازي ، وكانت كُلوة آنذاك جزيرة صغيرة يعيش فيها شيخ مسلم اسمه موريدي وبادي ، ولما قابله الحسن عرض عليه رغبته في شراء كُلوة مقابل أقمشة كانت معه فاتصل موريدي بالزعيم أمولي وهو صاحب الجزيرة فوافق على بيعها شريطة أن يحيط الحسن الجزيرة كلها بقماش ، ثم يدفعها له ثمناً لهذه الجزيرة فقبل الحسن وقدم له القماش المطلوب ، وعاش الحسن وذويه فوق الجزيرة التي أطلق عليها (كُلوة كيزيواني) ومعناها الحقيقي (على الجزيرة)[3] وهذا يوضح أنّ العنصر العربي ليس وحده الذي هاجر تجاه الساحل الأفريقي ، ويعتبر علي بن الحسن الشيرازي على اختلاف الروايات هو ابن حاكم شيراز بفارس هاجر إلى شرق إفريقيا لأنه كان من أم حبشية ، فعّيره أخوته الستة الذين كانوا من أم فارسية تّنسب لأمراء فارس،

---

(١) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ص ٤٧ – ٤٨ .

(٢) جيان قبطان : وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقيا الشرقية، ص ١٨٤ .

(٣) محمود محمد الحويري ، ساحل شرق إفريقيا منذ فجر الإسلام ، ص ١١٨ .

فهاجر بأتباعه وحاشيته سنة ٣٦٤هـ/٩٧٤م ،و لذلك يّحدد جيان وآخرون بناء مدينة كُلوة سنة ٣٦٥هـ/٩٧٥م(١).

وكان حسن بن علي هذا عاقلاً حكيماً ، ولذا أسس في مدة وجيزة دولة قوية ، واكتسب ثقة الأهالي ، واختلط بالزنوج وصاهرهم ، فاخذوا ينشرون الإسلام(٢) .

وتفتخر سلطنة كُلوة التي عرفت باسم دولة الزنج بأزهى أيامها في القرنين السابع والثامن الهجريين(٣) /الثالث والرابع عشر الميلاديين ، وقد استخدم أهلها ثروتهم في تنميتها والنهوض بها ، فبدلاً من استعمال خشب البامبو والطين في البناء أخذوا يبنون بيوتهم من الخشب فكانوا يقطعونه إلى ألواح عريضة للجدران والأبواب ، ثم بدأ عرب كُلوة يبنون بيوتهم بالأحجار ، فكانوا يقطعونها إلى أشكال منتظمة لتتناسب مع بعضها البعض ويخلطونها بالأسمنت(٤) ، وخير شاهد على الثروة الدافعة التي نعم بها سلاطين كُلوة هو إدخال أساليب هندسية جديدة في فن المعمار لم تكن موجودة من قبل ، مثل القباب والقعود لذا تبوأت مكانة الصدارة في ساحل شرق إفريقيا وازدادت الروابط بينها وبين العالم العربي(٥) .

٣- مدينة سفالة (سوفالا) :

تقع سفالة في أقاصي بلاد الزنج وأنها بأسفل بحر الزنج (أي في أقاصي الجنوب منه) وتتاخم بلاد الواق واق(٦) .

من الثابت أنّ العرب لم يذهبوا على طول ساحل شرق إفريقيا أبعد من سفالة عند مصب نهر زمبيزي ولعل السبب في ذلك يرجع إلى أنّ المناخ جنوبي

---

(١) جيان قبطان : وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقية الشرقية ، ص ٨٦ – ٨٨ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٨٦ – ٨٨ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٨٨ .

(٤) سبنسر ترمنجهام : الإسلام في شرق إفريقيا ، ص ١١ ، ١٢.

(٥) نفس المرجع ، ص ١٢ .

(٦) المسعودي : مروج الذهب ،جـ١ـ ، ص ١٢٥ .

ممبسة يميل إلى البرودة ، وهو مناخ يختلف عن مناخ المناطق التي أتوا منها فضلاً عن قلة السكان جنوبي ممبسة ، وانعدام النشاط التجاري في تلك الأصقاع البعيدة[1] .

ويذكر ياقوت الحموي[2] :(إنّ سفالة آخر مدينة تعرف بأرض الزنج والذهب السفالي معروف عند تجار الزنج) .

وورد عن سفالة أنّها تجاور أرض الزنج وهي أرض واسعة بها جبال فيها معدن الحديد ، وفيها معادن لضرب السيوف الهندية وغيرها ومن عجائب أرض سفالة أنّ بها التبر الكثير ظاهراً، زنه كل تبره مثقالان وثلاثة أو أكثر ، وهم مع ذلك لا يتحلون إلا بالنحاس ويفضلونه عن الذهب ، وأرض سفالة متصلة بأرض الواق واق[3] .

وقد وصف القلشندي[4] سفالة قائلاً : (وأهلها مسلمون ، وأكثر معايشهم الذهب والحديد ولباسهم جلود النمور) .

وبهذا يصبح جلياً بأنّ من أهم العوامل التي جذبت السكان العرب للاستقرار في سفالة بالرغم من وجودها في أقصى بلاد الزنج هو وجود معدن الذهب والحديد الذي اشتهرت به المدينة وصارت عامل من عوامل جذب السكان إليها وتطور ونمو مدينة سوفالا .

وقد ضمت إمارات الساحل الشرقي لإفريقيا ثلاث مجموعات من السكان يمكن تقسيمها كالآتي :

١ – الوطنيون ويمثلون قبائل الجالا وهم عنصر من أصل حامي بالإضافة إلى البوشمن .

---

(١) المسعودي : مروج الذهب:جـ١، ص١٢٥.

(٢) معجم البلدان ، جـ ٣ ، ص ٢٢٤ .

(٣) ابن الوردي : فريدة العجائب ، وفريدة الغرائب ، ص ٥٩ .

(٤) صبح الأعشى في صناعة الانشاء ، جـ ٥ ، ص ٣٣٧ .

٢ – المجموعة الثانية المهاجرون الذين استوطنوا من العرب والهنود.

٣ – والمجموعة الثالثة ، فهم طبقة المولدين وهم العنصر السواحلي الذي كان نتيجة لاختلاط العرب والفرس بالوطنيين الأفارقة[١] .

٤ العادات والتقاليد :

لا توجد لدينا دراسات وافية عن طبقات المجتمع في شرق إفريقيا وعن حياتهم الاجتماعية كما أنّه لا تتوفر لنا إحصاءات وافية عن السكان من حيث العدد والنوع ، لكن نستطيع أن نلم ببعض المعلومات عن السكان وعاداتهم وتقاليدهم من خلال كتابات الرحالة العرب والأجانب .

والحقيقة التي نقف عليها من خلال هذه المؤلفات أنّه في المدن والإمارات العربية بشرق إفريقيا وجدت أجناس متعددة ، فقد كان هناك العرب الذين وفدوا من الجبال واستقروا واستوطنوا هذه البلاد ، واختلطوا بالسكان الأصليين (الأفارقة) وأصبحت هذه الإمارات العربية مزيجاً تخلط في حياتها طبائع أفريقية أصيلة وأخرى عربية ، ولكن مما لا شك فيه أنّ العرب المهاجرين قد حملوا معهم تقاليدهم وعاداتهم[٢] وهذا مما يؤكد ما ذكره بن بطوطة[٣] عندما هاجر إلى شرق إفريقيا أنّ العرب لم يتخلوا عن عاداتهم وتقاليدهم .

وقد ورد أنّ العرب كانوا في السواحل الإفريقية يكونون طبقة أرستقراطية تمثل الطبقة الحاكمة صاحبة السيادة ... لكن مما لا ريب فيه أنهم لم يكونوا بعيدين عن باقي السكان[٤] .

---

(١) محمود محمد الحويري : ساحل شرق إفريقيا منذ فجر الإسلام ، ص ١١٩ .

(٢) ابن بطوطة : رحلة بن بطوطة ، جـ٢ ، ص ٢٨٤ .

(٣) نفس المصدر ، جـ٢ ، ص ٢٨٤ .

(٤) شوقي عطاء الله الجمل : دور العرب الحضاري في شرق إفريقيا ، ص ٦٥ .

وإلى جانب العرب كان يوجد الهنود الذين وفدوا للساحل بأعداد غفيرة أيضاً وكان لهم نشاطهم التجاري في أوجه الاقتصاد الأخرى(١) .

وبما أنّ المجتمع في شرق إفريقيا متباين فكان لكل مجتمع من المجتمعات عادات وتقاليد وكانت هذه العادات والتقاليد إما نابعة من الديانة الإسلامية ناتجة عن حياة الوطنيين البدوية ، وكما ذكرنا فقد شكل الأفارقة من البانتو والصوماليين والدناقلة الجالة أغلبية مجتمع شرق إفريقيا واختلط معهم الفرس والعرب معظمهم من التجار والزراع(٢) .

ونجح الإسلام كدين ومنهج حياة في تزويد مجتمع شرق إفريقيا على اختلاف الأعراق والألوان بروابط أخوية ، كما قال تعالى: ﴿إنما المؤمنون أخوة...﴾(٣) فانتفى بذلك دعاوي اللقاء العرقي .

واختلطت الدماء العربية بالإفريقية بحيث لا يمكن التمييز بينها من حيث السمات ، وهذا ما يقوله العمري(٤) : (وألوان أهلها أميل إلى الصفاء وليست شعورهم في غاية التفلفل كأهل مالي وما معها وما يليها من جنوب المغرب) .

أما دول وممالك شرق إفريقيا في العصور الوسطى فقد جرت العادة أن يعصب السلطان رأسهم بعصائب من حرير تدور برأسه مع بقاء وسط رأسه مكشوفاً ، أما الجنود والأمراء فلهم عصائب من قطن يعتصمون بها على هذا الوضع ، ويلبس الفقهاء العمائم ويلبس عامة الناس الكوافي البيضاء(٥) .

---

(١) R.Complained op . cit P 39 شوقي عطا الله الجمل : دور العرب الحضاري في شرق أفريقيا ، ص ٦٥ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٦٦ .

(٣) سورة الحجرات ، الآية ١٠.

(٤) العمري (شهاب الدين أبوالعباس أحمد بن فضل الله : مسالك الأبصار في ممالك الأمصار جـ٢ ، القاهرة ، ١٩٢٤م ، مطبعة دار الكتب ، ص ١٨٣ .

(٥) نفس المصدر ، ص١٨٣.

ووصف ابن بطوطة[1] زي أهل مقديشو وكسوتهم أنها فوطة يشدها الإنسان في وسطه عوضاً عن السراويل التي لا يعرفونها ولكن العمامة والكوافي خاصة بالمسلمين ، حيث يروي أنّ قبيلة مسيحية في طريقها إلى معسكر الأحباش ضلت طريقها فدخلت معسكر المسلمين فعند اقترابها إليهم عرفت أنهم مسلمون لأنهم رأوا زيهم غير زي النصارى وأن شيخ مقديشو كان يرتدي عباءة من القطيفة المنسوجة بخيط الذهب وعمامة منسوجة بخيط الذهب والفضة[2] .

وكان طعام أهل مقديشو، الأرز المطبوخ بالسمن يجعلونه في صحفة خشب كبيرة ويضعون الموز قبل نضجة في اللبن الحليب ، والواحد من أهل مقديشو يأكل ما تأكلة الجماعة منا وهم في غاية من ضخامة الأجسام وسمنها ، وأقمنا ثلاثة أيام يؤتي إلينا الطعام ثلاث مرات في اليوم وتلك عاداتهم[3] .

وإذا جاءهم زائر فهناك مندوبون في الموانئ يقومون باستقبالهم ، وتوجد بعض السجلات لتسجيل أسماء الزائرين ، كما أن هناك دار للضيافة وغير ذلك من مظاهر الحضارة التي تعتبر فريدة في ذلك العصر[4] .

وفي النظم الحربية كانت قيادة الجيوش من أهم وظائف السلطان ، ويضرب عند خروجه للحرب بوق مصنوع من الخشب ، ويلبس على رأسه قرن بقر الوحش ، وفي الواقع كانت الأبواق والطبول ، والطاسات والنقارات وسيلة إعلامية ، استعملت لجميع أفراد الجيش في المعسكرات أو لنعي أليم كوفاة السلطان ، وبالنسبة للعلاج كانوا يطلبون من العلماء الدعاء لشفاء مرضاهم وقضاء حوائجهم وقد استخدموا الآيات القرآنية في ذلك وأباح الفقهاء في دول الساحل الإفريقي أكل القات ، وتقول الروايات المحلية أن أول من اكتشف أهمية أكله للسهرات العلمية المحلية ، هو الشيخ أبادير[5] .

(١) تحفة النظار في غرائب الامصار ، ص ٢٥٥ .
(٢) نفس المصدر ، ص ٢٥٦ .
(٣) نفس المصدر ، ص ٢٦١ .
(٤) نفس المصدر ، ص ٢٦١ .
(٥) ابن الأثير : الكامل في التاريخ ، جـ٦ ، ص ٦٩- ١٧٥ .

أما الجراحة التي كانوا يلجأون إليها مثل الحجامة باستعمال قـــرن بقـــري يسحبون به الدم من موضع الألم ، أما الختان فغالباً ما يقوم به إمـــام المســـجد أو رجل كبير السن له خبرة في هذا المجال ، أما بالنسبة لعاداتـــهم وتقـــاليدهم فـــي الأعياد فكانت القبائل تخرج في صفوف منظمة تحت إمـــرة زعمائـــها وترقـــص الرقصات الوطنية وتشبه إلى حد كبير الرقصات العربية ، وتحتفل بعض منـــاطق الصومال بأعياد النيروز وتطلق عليه عيد فرعون[١] .

---

(١) مجلة الدراسات الإفريقية ، جامعة إفريقيا العالمية ، الخرطوم ، ١٩٨٦م ، العدد الثاني ، معالم الحضارة الإسلامية في ساحل شرق إفريقيا في العصور الوسطى ، لسر الختم سيدأحمد العراقي ، ص ٩٦ .

المبحث الثالث

الأثر الديني

انتشار الإسلام ونجاح دعوته في شرق إفريقيا :

يطلق العرب شرق إفريقيا بصفة عامة على المنطقة الممتدة ، من رأس غردفون شمالاً إلى خليج دلجادو جنوباً وكانوا يطلقون على الساحل الممتد بينهما ساحل الزنج أو زنجبار و(بار) ، بالفارسية معناها الساحل(١) .

ويشتمل على الصومال وكذلك كينيا ، وبلاد تنجانيقا ، كما يشمل دولتي موزمبيق والجاليم ، وقد أطلق العرب على هذه المنطقة ساحل الزنج أو بلاد الزنج أو زنجبار(٢) .

ولا شك أنّ العوامل الجغرافية لعبت دوراً بالغ الأهمية في اتساع وتوطيد صلات بلاد العرب بساحل شرق إفريقيا قبل ظهور الإسلام وبعده ، ويأتي في مقدمة تلك العوامل قرب موضع شبه الجزيرة العربية من هذا الساحل كما أنّ الكثير من حاصلات العراق وفارس والهند والشرق الأقصى المتجه إلى عالم البحر المتوسط ، كانت تُحمل بالبحر من موانئ الخليج العربي وغرب الهند إلى الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية(٣) .

وقد ساعدت الرياح الموسمية التي تهب على منطقة المحيط الهندي على تسهيل الحركة الملاحية بين منطقة الخليج العربي وساحل شرق إفريقيا ، إذ مكنت تلك السفن الشراعية المعروفة بالدورات من نقل التجار العرب الذين ساهموا مستقبلاً في نشر الدين الإسلامي في شرق إفريقيا وهم من الشعوب التي اتصلت بساحل شرق إفريقيا منذ القدم ، وأبقاها أثراً في تلك البقعة من القارة ، وقد ساعد

---

(١) مجلة عالم الفكر ، الكويت ، ١٩٧١م ، (دور العرب في كشف إفريقيا لجمال زكريا) ، ص ٢٠١ .

(٢) مجلة المؤرخ ، بغداد ، ١٩٨٣م ، (هجرة العرب والمسلمين إلى شرق إفريقيا ، لمحمد حسن الزبيري)، ص ١٠١ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٠١ .

على ذلك عامل القرب الجغرافي ، لأن العرب بصفة خاصة هم أقرب الشعوب دون غيرهم من شعوب آسيا ، فهم يواجهون ساحل شرق إفريقيا مما ساعد على كثرة التردد بين سواحل شبه الجزيرة العربية الجنوبية بصفة خاصة وبين شرقي إفريقيا[١] .

كان السبئيون عرب جنوب شبه الجزيرة العربية أول الشعوب العربية التي أتت إلى الساحل الشرقي لإفريقيا بغرض التجارة لا الغزو ، وعلى الرغم من أنهم وفدوا في أعداد قليلة إلا أنهم داوموا في تجارتهم واختلطوا بأهل الساحل وتزوجوا منهم وأقاموا محطات تجارية ، وفي الفترة التي سبقت ميلاد المسيح عليه السلام بدأ الطابع العربي يظهر على طول الساحل ولم يفقد هذا الطابع شخصيته المميزة إذ كان يزدحم بالوافدين من جزيرة العرب والخليج العربي وعلى أثر انهيار سد مأرب[٢] خرجت هجرات عربية من اليمن إلى أنحاء مختلفة من داخل شبه الجزيرة العربية وخارجها ، ومن ثم استقر جزء منها في أزانيا(ساحل شرق إفريقيا) وساعد استقرار هؤلاء العرب في المناطق الساحلية على عمليات التبادل التجاري مع السكان الوطنيين ولا شك أن أولئك التجار قوبلوا أحسن استقبال فطابت إقامتهم معهم ، وانعقدت بينهم صلات مودة وحسن جوار[٣].

ومما سبق نستنتج أن سكان الخليج العربي كانت لهم صلة قديمة بشرق إفريقيا ، ويظهر ذلك من المعلومات المتوفرة لدينا ، بأن التجارة كانت الحافز الأول والأهم في هذه الصلة نسبة للخيرات المتوفرة في ساحل إفريقيا ، لذا فكانت مصالحهم في ساحل شرق إفريقيا هي امتداد لتجارتهم في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي ، فالتجارة التي دفعت العرب إلى الإبحار إلى شرق

---

(١) مجلة المنهل ، السعودية ، العدد ٥١٤ ، ١٩٩٤م ، (أثر العرب المسلمين على الحياة السياسة والثقافية في مقديشو خلال العصور الوسطى ، لقيتاز على جريش) ، ص ٤٨ .

(٢) بازل ديفيد سون : إفريقية تحت أضواء جديدة ، ترجمة جمال أحمد محمد ، بيروت ، ١٩٦٥ ، ص ٨٢، ٨٣ .

(٣) محمود محمد الحويري ،ساحل شرق إفريقيا منذ فجر الإسلام حتى الغزو البرتغال ،ص ١٧ .

إفريقيا حاملين معهم المواد التي يرغب فيها سكان تلك المنطقة ، ليأخذوا بدلها منتجات الشرق الأفريقي ، جعلتهم أقدم من عرف إفريقيا الشرقية ، وأول من اتصل بسكانها(١) .

وقد مكنت الرياح الموسمية الملاحين العرب من الإبحار في أقصر الطرق البحرية العميقة ، واستطاع الهنود الاستفادة منها ، فأقاموا خطاً ملاحياً منتظماً يصل بين الشواطئ الغربية للهند وساحل شرق إفريقيا ، بيد أن نشاطهم كان تجارياً فقط في أول الأمر(٢) .

وبظهور الإسلام أخذت الصلات بين العرب وساحل شرق إفريقيا طابعاً آخر يختلف عن الفترة السابقة للإسلام وذلك عندما جهز النبي (ﷺ) بدعوته انقضت كل قبيلة على من أسلم منها يعذبونهم ليفتنوهم عن دينهم ، ويردوهم إلى عبادة الأوثان ، فأفتتن منهم من افتتن وعصم الله منهم من شاء(٣) .

فلما رأى رسولنا الكريم (ﷺ) ما حل بأصحابه قال لهم : (لو خرجتم إلى أرض الحبشة فإن لها ملكاً صالحاً يقال له النجاشي ، لا يظلم أحد بأرضه) ، ولأن الحبشة كانت متجراً لقريش يتجرون فيها فيجدون فيها رفاعاً* من الرزق وأمناً ومتجراً حسناً(٤) .

ولما أطمأن الرسول (ﷺ) إلى صدق النجاشي أمر المسلمين بالهجرة إليه، فهاجروا (وخرجت قريش على أثارهم حتى جاءوا البحر ، حيث ركبوا ، فلم يدركوا منهم أحد)(٥) .

---

(١) سنبسر ترمنجهام ، الإسلام في شرق إفريقيا ،ترجمة أحمد عاطف النواوبي ، القاهرة ، ١٩٧٣م ، ص ٣٥ .

(٢) محمود محمد الحويري : ساحل شرق إفريقيا من فجر الإسلام حتى الغزو البرتغالي ، ص ١٨ .

(٢) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ،جـ٢ ، ص ٣٢٧ ، ٣٢٨ .

* رفاعاً : ترفع الرجل : توسع ، وإنه لفي رفاعة ورفاعية من العيش . انظر الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، جـ٢ ، ص ٣٢٨ .

(٤) نفس المصدر ، ٣٢٨ .

(٥) نفس المصدر ، ص ٣٢٩ .

وهناك أُستقبلوا أحسن استقبال من النجاشي الذي رفض تسليمهم إلى قريش واستقروا في الحبشة وأصبحوا أول لبنة لنشر الإسلام في شرق إفريقيا ثم شق الإسلام طريقه إلى سكان الساحل الشرقي لإفريقيا بعد ذلك بقليل ، فمنذ أن دانت شبة الجزيرة العربية للإسلام ووجد الرسول (ﷺ) قبائلها المتحاربة تحت لوائه أصبحت قوافل المسلمين التجارية تسير بين جنوب شبه الجزيرة العربية وشمالها (الشام والعراق) في أمن وسلام[1] .

وعندما سيطر المسلمون على طرق التجارة كانت سفن عُمان ، وجنوبي شبه الجزيرة العربية تجوب المحيط الهندي وخلجانه والبحر الأحمر لتحمل البضائع من المراكز التجارية التي أنشأها التجار والمهاجرون العرب على امتداد الساحل الشرقي لإفريقيا وجنوبي آسيا وتوزيعها على أسواق العالم المتحضر آنذاك، كما كان العرب سادة التجارة والملاحة في المحيط الهندي منذ القرن الأول الهجري إلى القرن العاشر الهجري/القرن السادس إلى السادس عشر الميلادي ، تقوم التجارة العالمية على وساطتهم[2] .

ومما سبق نستنتج أنّ الإسلام دخل إلى شرق إفريقيا في بادئ الأمر إلى الحبشة بواسطة أول مهاجري الإسلام ضد التعذيب وذلك بأمر من رسول الله (ﷺ) ومن ثم جاء بعدهم المهاجرين وحواناً وجماعات عندما علموا من استقرار إخوانهم المسلمين عند الملك الذي لا يظلم عنده أحد .

ونسبةً لوجود الخيرات التجارية في شرق إفريقيا ومعرفة العرب للساحل الأفريقي قبل الإسلام ، وبعد مجيء الإسلام دفع بتلك الحركة التجارية دفعاً قوياً وحمل التاجر المسلم مع سلعته إسلامه الذي هذب خلقه ، وصقله على الصدق والأمانة وعدم الغش ، مما جعله يثير إعجاب الناس في كل مكان ، كما أنّ طبيعة عمله جعلت اتصاله بجميع الناس مستمراً دون شك أو ريب . ولفت أنظار الناس إليه كثرة وضوءه وصلاته في أوقات منتظمة[3] ، ولذا يمكن القول بأنّ الإسلام انتشر جنباً إلى جنب مع التجارة .

---

(١) ابن هشام : (أبو أحمد عبدالملك المعافري) ، السيرة النبوية ، بيروت ، بدون تاريخ ، دار الجيل ، ص ٢١٣ .

(٢) آدم متز ، تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ٢ ، ص ٢٧٢ ، ٢٧٥ .

(٣) توماس أرنولد : الدعوة إلى الإسلام ، ط ٣٩١ – ٤٦٧ ، محمد عبدالله النقيرة ، انتشار الإسلام في شرقي إفريقية ومناهضة الغرب به ، دار المريخ ، الرياض ، بدون تاريخ ، ص ٨٩ .

ويرجح البعض أنّ أول هجرة إلى ساحل شرق إفريقيا بعد ظهور الإسلام بعشرين عاماً من وفاة الرسول (ﷺ) ١٣هـ/٦٣٤م ، عندما اندفع العرب في فتوحاتهم نحو فارس والشام ومصر التي لم يشترك فيها عرب عُمان نتيجة لانعزال أقليمهم ، فاتجهوا إلى منطقة شرق إفريقيا لقربها وللعوامل الجغرافية والطبيعية التي سهلت الاتصال بها وذلك لأنّ عُمان تقع في الركن الشمالي الشرقي من شبه الجزيرة العربية ، وتمثل نتوءاً في المحيط الهندي ، وتقع الصحراء العربية خلفها مما جعل أهلها يتجهون صوب البحر(١) .

وفي رواية أنّ أولى الهجرات العربية إلى ساحل شرق إفريقيا بعد ظهور الإسلام كانت في عهد الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان ٨٨هـ/٧٠٦م ، كما تذكر رواية أخرى أنّ المؤلف المجهول صاحب كتاب (تاريخ الزنج) إنّ عبد الملك بن مروان أرسل جماعة من أهل الشام بزعامة أمير يدعي موسى بن الخثعي في عام ٧٥هـ/٦٩٤م ، للإقامة وتنسب هذه الرواية إلى المهاجرين الشوام إلى منطقة الساحل الشرقي لإفريقيا ، حيث دعا إلى الإسلام(٢) .

وقيل إنّ هؤلاء المهاجرين قد شيدوا على طول الساحل خمساً وثلاثين مدينة عام ٧٧هـ/٦٩٦م ، إلا أنّ عدد من المؤرخين لا يؤيد ما ذهبت إليه الروايات المحلية حول هذه الهجرة ، يذكرون إنّ أول هجرة جماعية هي التي قام بها فريق من أهل عُمان في القرن السابع الميلادي حيث انتشر الإسلام بفضلهم في كثير من أنحاء الساحل الأفريقي(٣) .

هناك قصة تدعو تفاصيلها للدهشة يبدو أنّها كتبت في أواخر القرن الثالث الهجري /التاسع الميلادي وهي تصور لنا أنّ زعيم إحدى قبائل منطقة ساحل شرق إفريقيا قد ساهم في نشر الإسلام هناك ، وتتلخص أحداث تلك القصة ، أنّ

---

(١) المجلة التاريخية ، القاهرة ، ١٩٦٨م ، المجلد الرابع عشر ، (المصادر العربية لتاريخ شرق إفريقيا ، لجمال نكريا قاسم) ، ص ٥ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٦ .

(٣) نفس المرجع ، ص ٧ .

بعض التجار العُمانيين خرجوا في سفينة عام ٣١١هـ/٩٢٣م ، فألقت بهم الريح بأرض الزنج بالقرب من مدينة سفالة ، عند قوم يأكلون لحم البشر ، وهناك توقع رجال السفينة خطراً ، محققاً لكن حدث ما خالف ظنهم ، إذ استقبلهم الملك بمودة وترحاب ، ومكنهم من بيع ما يحملونه من بضائع بشروط مربحة ، دون أن يأخذ منهم مكوساً ، إلا أنّهم قابلوا الإحسان بالإساءة عندما حان وقت سفرهم ، فاستأذنوا الملك في السفر فاذا هم يوثقون الملك وسبعة من حاشيته وعادوا بهم إلى عُمان رقيقاً . فشاءت الأقدار أن تطوح الريح بهؤلاء التجار إلى نفس الموضع بعد خمس سنوات فعرفهم الأهالي وساقوهم إلى الملك ، فأصابتهم الدهشة الشديدة حينما عرفوا أنّه نفس الملك الذي عاملهم معاملة كريمة من قبل ، وتجلى نبل أخلاقه عندما عاملهم باخلاق كريمة هذه المرة ، وقص عليهم ماحدث له ، وكيف أخذ رفيقاً إلى البصرة حيث علمه مولاه الصلاة والصيام وقراءة القرآن ، إلا أنّه غافل مولاه ولحق بقافلة للحجاج وبعد أن أدى مناسك الحج لم يذهب إليه وعاد إلى بلاده فعلّم قومه الدين الإسلامي وفروضه ثم ختم قصته بالعفو عن أولئك التجار لأنّهم سبب في صلاح دينه ودنياه(١) .

هذا يوضح أنّ التجار المسلمين عملوا على نشر الإسلام إلا أنّ هناك قلة من المسلمين أعماهم الشره فانشغلوا بتجارة الرقيق وبالتالي رغبوا عن نشر الإسلام لأنه يحرم بيع المسلم .

فقد وجد إلى جانب هؤلاء أناس متحمسون لدينهم مخلصين للإسلام كانوا يشترون العبيد فيعلمونهم مبادئ الدين ثم يعتقونهم ويعيدونهم إلى مواطنهم الأصلية ليكونوا دعاة للإسلام بين قبائلهم(٢) .

وقد قابل داوتي Dought أحد أفراد قبيلة الجالا في خيبر ، كان قد انتزعه بعض التجار العرب من بلدة في طفولته ، وبيع رقيقاً في جدة ، سأله داوتي : ألا

---

(١) النويري : كتاب الإلمام بالإعلام فيما جرت به الأحكام ، جـ٢ ، بدون مكان ١٩٤٩م ، ص ١٢٢ – ١٣٠ .

(٢) نفس المصدر ، ص ١٢٢ – ١٣٠ ، توماس أرنولد ، الدعوى للإسلام ص ٣٨٥ .

يزال يضمر السخط والكراهية نحو هؤلاء الذين سرقوه وأسلموا حياته للعبودية في أقاصي الأرض ، أجاب : (أنّ شيئاً واحد قد عوضني هو أنّي لم أعد غارقاً في الجهل بين عبدة الأوثان ، ما أعجب عناية الرحمن ، تلك التي جئت بفضلها إلى بلاد الرسول (ﷺ) وتوصلت إلي معرفة الدين الإسلامي)[1] .

هذا يوضح الجانب الحسن في تجارة الرقيق التي كان يتاجر فيها العرب مع الشرق الأفريقي لأنّه كان يساعد في نشر الإسلام ، لم يقتصر المسلمون في دعوتهم على الاهتمام بالوثنيين فحسب بل سعوا أيضاً لكسب متحولين إلى الإسلام من بين الأهالي المسيحيين وقد أثمرت الدعوة الإسلامية بين المسيحيين حتى أنّه لما تولى (ليج أباسو حفيد منليك) حُكم الحبشة ، أنكر الدين المسيحي وأعلن إسلامه ونقش على علم الحبشة (لا إله إلا الله محمّد رسول الله) إلا أنّ الدول الأوربية تدخلت وأرغمته على النزول عن العرش ، وعمل خلفاؤه على الحد من النفوذ الإسلامي الذي كان قد انتشر في شرق إفريقيا[2] واستطاع التاجر المسلم أن يشق طريقه في مناطق كانت صعبة التقدم في السهول المكشوفة فإنّها كانت تبقى شهور المطر في الأماكن الداخلية ، لأنّها لا تستطيع أن تسلك الطرق التجارية في مواسم الأمطار ، وأثناء هذه الشهور كانت تمارس الأعمال التجارية، وكان التجار المسلمون يدعون للإسلام ، وقد استطاع التاجر المسلم أن يشق طريقه في مناطق كانت صعبة مليئة بالأوبئة والأمراض والوحوش ونشر الإسلام فيها[3] .

وكان المسلمون يتميزون بنشاطهم وأمانتهم مما دفع الأوربيين المستعمرين في إفريقيا الشرقية إلى الاستعانة بهم وإسناد الوظائف الهامة إليهم الأمر الذي زاد من تأثيرهم في الدعوة الإسلامية ، ويقال أنّ الازدراء الذي كان ينظر به المسلمون إلى الوثنيين كان عاملاً حاسماً في تحول الكثيرين منهم إلى الإسلام[4] .

---

(١) مجلة الداره ، السعودية ، العدد الثاني ١٩٧٦م ، (علاقة الجزيرة العربية بشرق إفريقيا ، لمحمد محمود أحمد محمدين) ، ص ١٢٤ .

(٢) حسن إبراهيم ، تاريخ الإسلام ، ص ١٧٣ .

(٣) نفس المرجع ، ص١٧٣ .

(٤) مجلة الداره ، السعودية ، العدد الثاني ، ١٩٧٦م ، (علاقة الجزيرة العربية بشرق إفريقيا لمحمد محمود أحمد محمدين) ، ص ١٢٥ .

وكان يحلوا لكثير من هؤلاء التجار المسلمين أن يستقروا في الحبشة وشرق إفريقيا حيث الخصب والنماء العريض وبلغ من كثرتهم أن كونوا مدناً كبيرة بها حتى قال اليعقوبي[١] (ولم تزل العرب تأتي إليها (الحبشة) للتجارات، لهم مدن عظام وساحلهم دهلك).

وذكر بزرك بن شهريار ، إنّ ملك سفالة نشر الإسلام بين رعيته، فاعتنقوه تأسيا به ، وفتح بلاده التجار المسلمين قائلاً لهم (أنتم السبب في صلاح ديني، وأنا الآن فرح مسرور لما من الله علي به وعلى أهل دولتي من الإسلام فعرفوا المسلمين أن يأتونا فانا نحن قد صرنا إخواناً لهم مسلمين مثلهم[٢].

ولم يقتصر الأمر على رحلة تجار العرب والفرس إلى تلك الأنحاء في تجارة منظمة، فقد تبعهم مهاجرون من العرب والفرس منذ القرن الأول الهجري (السابع الميلادي) حتى إذا جاء القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي وجدنا المسلين من العرب والفرس قد كونوا ممالك وامارات وسلطنات إسلامية عيزاب شمالاً إلى سفالة ومدغشقر جنوباً ، يحكمها مسلمون من العرب أو الفرس أو السواحليين[٣].

واشتغل هؤلاء وأولئك بالتجارة وازدهرت على أيديهم أيما ازدهار ، وأصبح التاجر الغني في القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي ممثل الحضارة الإسلامية[٤].

دخل الإسلام جزيرة مدغشقر منذ القرن الأول الهجري/السابع الميلادي وذلك لأنّ العرب كانوا يترددون عليها للإتجار مع أهلها قبل الإسلام[٥].

---

(١) تاريخ اليعقوبي : جـ٣ ، ص ٢١٨ .

(٢) كتاب عجائب الهند بره وبحره ، ص ٥٩ - ٦٠ .

(٣) حوليات كلية آداب عين شمس ، ١٩٦٥م ، المجلد العاشر ، (استقرار العرب في شرق إفريقيا ، لجمال ذكريا) ص ٢٩١ .

(٤) آدم متز : تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ، جـ٢ ، ص ٢٧١ .

(٥) المقريزي : الخطط ، جـ١ ، ص ٢٥ .

وقد ذكر المسعودي[1] إنّ المسلمين قد استولوا عليها في بداية الخلافة العباسية ، وهو ما يتفق مع هجرة الشيعة الزيدية ١٢٢هـ/٧٣٩م عقب هزيمتهم في الكوفة أي أنّهم نزلوا من قبل بمنطقة ما من الساحل ثم هاجر بعضهم إليها حوالي ١٣٢هـ/٧٤٩م فالراجح أنّ جزيرة قنبلو التي عناها المسعودي[٢] هي جزيرة مدغشقر.

ومما يؤكد أنّها مدغشقر أنّ جغرافيي العرب يجعلونها كبرى جزر القمر، وأنّ أبا عبد الله شمس الدين الدمشقي سمى مدغشقر جزيرة قنبلو وأهم من ذلك ما ذكره المسعودي من تفصيلات كثيرة بوصفها تنطبق على جزيرة مدغشقر، وقد ذكر إنّها تحت حكم المسلمين كما يستدل من المخطوطات التي جمعها فران:Frand) أنّ العرب إختلطوا باحدي القبائل في مدغشقر ، وتكون منهم شعب الإنتيمورنا، والذي عرف الكتابة العربية بعد أن اعتنق الإسلام وأيضاً وجود كلمات عربية كثيرة في لغات أهلها وإنتشار الإسلام بينهم[٣].

وواصل المسلمين في توسعاتهم في شرق إفريقيا، واستولوا على أرخبيل* الدهلك ويعتبر إستيلاءهم عليه أول فتح رسمي لبعض المناطق الإستراتيجية الذي عبر عليه الإسلام وثقافته إلى شرق إفريقيا، كما إتخذها الخلفاء منفى للمغضوب عليهم في بعض الأوقات[٤].

وظلت سيادة المسلمين على هذا الموقع الاستراتيجي طوال العصر الأموي وشطراً من العصر العباسي حتى عهد الخليفة المأمون، فقد تعرضت هذه الجزر لقارات الهند في النصف الأول من القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي وذلك بسبب نفي بني الجبار حاكم خراسان من قبل المنصور إلى دهلك ١٤١هـ[٥].

---

(١) مروج الذهب ، جـ١ ، ص ٩٦ .

(٣) نفس المصدر ، ص ٩٦ .

(٣) جيان قبطان ، وثائق تاريخية وجغرافية عن إفريقيا الشرقية ، ص ١٦٢ .

* مجموعة من الجزر يطلق عليها أرخبيل ، نفس المرجع ، ص ١٦٢ .

(٤) لطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ٧ ، ص ٥٠٩ .

(٥) نفس المصدر ، جـ٧ ، ص ٥٠٩ .

كما وجدت نقوش عربية بتلك الجزر يرجع تاريخها إلى منتصف القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي وبالرغم من احتلال المسلمين لها فقد هجم القراصنة الأحباش على جده وأطراف بلاد المسلمين عدة مرات فأرسل الخليفة أبو جعفر المنصور جيشاً لتفريق شملهم(١).

ويبدو أنّ سلطة الدولة العباسية انسحبت بعد ذلك من تلك الجزر، ولكنها تركت جالية من المسلمين من أهل البلاد، وترك الإسلام يتسرب إلى البلاد تسرباً سلمياً في ركاب التجار والمهاجرين(٢).

ومما سبق يتضح أنّ الدين الإسلامي لم يدخل إلى شرق إفريقيا بحد السيف، كطبيعة انتشار الدين الإسلامي في كل زمان ومكان، ولم ينتشر بالقوة منذ أن جاء به المصطفى صلى الله عليه وسلم، بل كان للتسامح والعدل المتصلين بالبساطة والمنطق السليم أكبر الأثر في أقبال الناس على اعتناق الإسلام.

بالرغم من قلة المصادر التي تفصل الأخبار في صدر الإسلام عن كيفية دخوله إلى إفريقيا الشرقية إلا إننا نستنتج الكثير من العوامل بمقارنة ما كتب عن دخول الإسلام إلى مناطق أخرى من العالم وقد أشار إلى ذلك بعض المستشرقين، إذا قالوا : (إنّنا مدينون فيما نعرفه عن التاريخ السياسي والحربي الذي يتعلق بتلك العصور لما بذله مؤرخو العرب من اجتهاد لا يعرف الكلل في جمعهم للأخبار وإن بيننا وبين ذلك التاريخ أثنتي عشر قرناً ، لهذا تناسب الدقة مع طول هذه الشقة على أن التاريخ الداخلي لتلك الفترة الهامة ، وكذلك تاريخ الكفاح بين الدين الجديد البسيط وبين الديانات القديمة المعقدة(٣).

ومن العوامل التي ساعدت على نشر الإسلام بالاضافة إلى طبيعة الدين الإسلامي، أفاد بعض أفراد الشعوب الإفريقية من أخلاق العرب الوافدين إليهم

(١) محمد عبدالله النقيرة : انتشار الإسلام في شرقي إفريقيا ومناهضة الغرب له ، ص ٨٣ .

(٢) حسن محمود : الإسلام والثقافة في إفريقيا ، ص ٣٩١ .

(٣) السيرتوماس أرنولد : الدعوة للإسلام ، ص ٨٨ – ٨٩ .

بحضاراتهم ودينهم وتفوقهم في مختلف نواحي النشاط أنّهم لا يفرقون في المعاملة بين شخص وآخر إلا بالتقوى مما جعل أهالي المناطق الإفريقية المختلفة يقبلون على إعتناق الدين الإسلامي(١).

بالإضافة إلى مالاحظوه من صدق وأمانة التجار المسلمين وممارسة أيضاً بعض العبادات الإسلامية بوجود الأفارقة مثل الصلاة والصيام والزكاة . وهذا شأن المسلم في كل زمان ومكان فانّه داعية من قبل أن يتكلم فقط تعامله مع غير ينمي عن اسلامه لذا دخل عدد كبير من سكان ساحل شرق إفريقيا بواسطة هؤلاء التجار والمسلمين دين الله أفواجا.

٢ـ المذاهب الفقهية في ساحل شرق إفريقيا :ـ

بظهور الإسلام في القرن السابع الميلادي أخذت الصلات بين العرب وساحل شرق إفريقيا طابعاً آخر، يختلف عن الفترة السابقة للإسلام إذ تتابعت الهجرات العربية إلى مناطق الساحل التي وصلت إلينا بعض أخبارها وأحوالها بواسطة الرحالة العرب(٢) .

ومن أقدم وأهم الرحلات الإسلامية في الساحل الإفريقي التي حدثت أثناء حكم الخليفة عبد الملك بن مروان، في عُمان ، تحت زعامة سليمان وسعيد بثورتهم في وجه الخليفة، وقد نجح الثائرون في بادىء الأمر ثم تغلبت عليهم قوات الخليفة في عُمان ، واضطر سعيد وسليمان إلى الفرار والخلاص بحياة رجالهم ، تاركين مواطنهم، هائمين في جموع من أسرهم متجهين شطر الساحل الشرقي الأفريقي ولا يعلم بالدقة أين نزلوا ويحتمل أن يكون قد نزلوا في باتا(٣) وتعتبر هذه الهجرة حدثاً هاماً في تاريخ الهجرات العربية والإسلامية في شرق إفريقيا.

---

(١) فتحي غيث : الإسلام والحبشة عبر التاريخ ، بيروت ، بدون تاريخ ، ص ٧١ .

(٢) الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، جـ١ ، ص ١٧٠ ، ١٧٢ .

(٣) نفس المصدر ، جـ٦ ، ص ١٧٢ .

وتتابعت الهجرات العربية الى تلك الجهات ، وسكنت في أماكن متفرقة من الساحل الشرقي لإفريقيا وفي سنة ١٢٢هـ/٧٤٩م خرجت من اليمن هجرة من الزيدية إلى الساحل الإفريقي وكان زعيم هذه الطائفة زيد بن على في عهد الدولة الأموية وقد ثار على الدولة الأموية سنة ١٢٣هـ/٧٣٩م ولكنه قتل في المعركة فهرب أصحابه إلى جهات متعددة فذهب قسم منهم إلى خراسان وقسم إلى ساحل إفريقيا الشرقي واستقروا عند ساحل بنادر، (الصومال الشرقي) بالقرب من موقع مدينة مقديشو عند شنجاي(١).

ثم تبعت هذه الهجرة هجرات أخرى من الزيدية خرجت من اليمن إلى شرق إفريقيا في الفترة ١٤٠-١٤٣هـ/٧٥٧-٧٦٠م فانتشروا على ساحل بنادر وتوغلوا إلى الداخل حتى وصلوا خط الاستواء ، وبذلك زاد عددهم، واتسع ملكهم حتى ضم مدينة مقديشو تلك المدينة التي أسسها العرب فيما بعد ، ولعل من أهم الأسباب التي دعت إلى الهجرة الزيدية إلى السواحل الإفريقية هي نجاح الهجرات العربية التي سبقتهم إلى هناك وأهمها هجرة الأخوان سليمان وسعيد أبني الجلندي، وقد حكم الزيدية في ساحل بنادر حوالي مائتي سنة قاموا خلالها باستصلاح الأراضي القاحلة وزراعتها مستفيدين من مياه نهر جوبا وشبللي(٢).

ثم هاجر الأخوة السبعة إلى الساحل الأفريقي وقد ذكر بعض المؤرخين هجرة الاخوة السبعة إلى الساحل الإفريقي كان له أثر بعيد المدى في تاريخ المنطقة فإليهم يرجع السبب في تأسيس مشيخة مقديشو ، التي فرضت سيادتها على الساحل الشرقي فترة طويلة من الزمن وقد وصلت سفن مقديشو إلى سفالة وموزمبيق، لاستقلال مناجم الذهب كما يرجع إليهم الفضل في تأسيس مدينة براوة(٣).

(١) الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، جـ٨ ، ص ٣٧٦ .

(٢) مجلة المؤرخ ، بغداد ، ١٩٨٣م ، (هجرة العرب والمسلمين إلى شرق إفريقيا لمحمد حسين الزبيري) ، ص ١٠٦ .

(٣) ابن بطوطة : تحفة النظار ، ص ١٩٣ .

ومن الأمور التي ترتبت على وصول هجرة الأخوة السبعة إلى ساحل بنادر والسكن بجوار الزيدية ذلك النزاع الدموي الرهيب الذي حدث بينهم بسبب الخلاف المذهبي الذي أنتهي بانتصار الأخوة السبعة واتباعهم على الزيدية الأمر الذي جعلهم يهاجرون إلى الداخل ويتزاوجون مع الأفارقة ونتج عنهم (الاوريدج)✿.

وعندما نشب النضال المسلح بين الشيعة في بداية القرن الثاني الهجري/الثامن الميلادي انشق الشيعة إلى طائفتين متخاصمتين، وكان على رأس الطائفة الأولى زيد أكبر أحفاد سيدنا عليّ كرم الله وجهه ، واطلق على هذه الجماعة أهل زيد وقد هزم رجال الخليفة هذه الجماعة عام ٧٣٩م وقتل زيد واضطر أتباعه إلى الفرار، وجاء بعضهم إلى شرقي إفريقيا حيث استقروا عند ساحل بنادر (الصومال الشرقي)(١).

وعندما حدث انقسام في صفوف الشيعة اضطر كثيرٌ من الزيدية الى الاعتصام ببر الزنج واستقر بهم المقام في شنجاي،ويحدد كوبلاند موضحاً فيذكر أنّها في موضع مدينة Port Dunford الحالية(٢).

٣/انتشار اللغة العربية:-

يقترن وجود اللغة العربية في شرق إفريقيا بظهور الشخصية العربية هناك، وكان ذلك مرتبطاً بنشاط التجار العرب وانتشار الإسلام بين القبائل الحامية، وقد تكررت الهجرات بين سواحل الخليج العربي والساحل الإفريقي ابتداء من القرن الأول الهجري/السابع الميلادي ، واستمرت خلال العصور الوسطى، وكان الأثر العربي عنيفاً في الساحل الإفريقي(٣).

✿ هي تحريف سواحلي لكلمة الزيدية : انظر : مجلة المؤرخ ، بغداد ، ١٩٨٣م (هجرة العرب المسلمين إلى شرق إفريقيا ، لمحمد حسين الزبيري) ص ١٠٦ .

(١) عبدالرحمن زكي (دكتور) الإسلام والمسلمون في إفريقيا ، القاهرة : ١٩٧٠م ، ص ٢٥٤ .

(٢) R. Cowplamd, East Africa and it moodes , Pp . 41 .

(٣) خولة محمد شاكر – رسالة دكتوراه – (العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الشرقي لإفريقيا حتى القرن التاسع الهجري ، ص ٤٧ .

ونجد أثر اللغة العربية في شتى مجالات الحياة في شرق إفريقيا فهي رمز لدخول الإسلام ولغة تجارة وأدب وتربية ولغة محاكم في بعض الأحيان. ويظهر أنّ اللغة العربية قد دخلت شرق إفريقيا قبل الإسلام بكثير ومورست بها التجارة ويحدثنا صاحب كتاب (الدليل الملاحي للبحر الأرتيري) الذي يعتقد أنّه عاش في القرن السادس قبل الميلادي على الساحل الشرقي لإفريقيا فهو يعجب بكثرة السفن العربية في تلك المنطقة ، ويتحدث عن اختلاط العرب وتزاوجهم مع القبائل الإفريقية، كما يتعرض لتعدد القبائل الوافدة على الساحل وتطلعها إلى التعرف على اللغة العربية ومحاولة التحدث بها لما يتيح ذلك لهم من آفاق واسعة في التعامل والتجارة[١].

لقد لعب التاجر العربي دوراً هاماً في الحياة اليومية في أجزاء مختلفة من شرق إفريقيا وتراه يصل الأصقاع النائية ويختلط بالسكان المحليين ويتزاوج منهم، بل أحياناً يتزوج أكثر من زوجة، فهو الذي مدّ السكان بالبضائع والسلع الضرورية ومتطلبات الزينة وأهم من هذا وذاك هو الذي علمهم تعاليم الدين الإسلامي[٢].

بدأ الأثر العربي باختلاط العرب العرقي بقبائل البانتو الأفارقة ، وكانت النتيجة شعوباً قريبة من ملامح وتقاطيع العرب[٣] ، وهؤلاء هم السواحليون لذا كان ظهور اللغة السواحلية نتيجة حتمية لإختلاط العرب بالأفارقة ، وقد استخدمت السواحلية الحروف العربية ولذا يفترض الباحثون استعمال الحروف العربية منذ وقت مبكر أي منذ القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي ، وتزخر القواميس بالعديد من لغات القرن الأفريقي لذلك فانّ بعض الكلمات المستعملة في مجال التجارة عادةً ما تكون كلمات عربية[٤].

---

(١) مؤلف مجهول : الدليل الملاحي للبحر الأرثيري ، بدون مكان ، وتاريخ للنشر ، ص ١٠٠ .

(٢) مجلة البحوث والدراسات الإسلامية ، السعودية ، ١٩٨٤م ، العدد الحادي عشر ، (المؤثرات العربية في شرق إفريقيا السيد حامد حريز) ، ص ٣٤ .

(٣) محمد أمين (دكتور) بحث الصومال في العصور الوسطي) في كتاب المسح الشامل ، الكويت ، ١٩٨٠م، ص ٥٥ .

(٤) حضارة ساحل شرق إفريقيا السواحيلة في القرن الخامس عشر ، بحث مقدم في ندوة العلماء الأفارقة – الكويت ١٩٨٥م ، ص ٢٠٠ .

ولكن نجد ظاهرة اختفاء أو فناء المخطوطات القديمة ظاهرة تتسم بها القارة الإفريقية في الشرق والغرب منها لأسباب مناخية حيث نجد أنّ أقدم مخطوطة في شرق إفريقيا لا يتجاوز عمرها النصف الأول من القرن السادس الميلادي وقد كتبت باللغة العربية . وأنّ بعض المكتبات أكلتها الأرضية والفيران وأتلفتها تغيرات الهواء كالمطر والحرارة والسرقة....الخ[١].

وبحكم الاحتكاك دخلت مفردات كثيرة عربية كما ذكرنا اللهجات الإفريقية، وأنّ حفظ القرآن الكريم وتعليمه أدى إلى انتشار اللغة العربية في كتابة اللغات المحلية[٢].

وعلى الرغم من الامتزاج العرقي بين العرب والأفارقة واتخاذ الأفارقة لمفردات اللغة العربية في الدين والتجارة إلا أنّ اللغة العربية لم تستطع أن تنجح في تحويل الأفارقة عن لغتهم الأم. وذلك لعدة أسباب منها قلة الهجرات العربية بالنسبة لحجم القارة، وأيضاً صعوبة مخارج حروف اللغة العربية وإبدالها كان سبباً على عدم فرض اللغة العربية نفسها. ولهذه الصعوبة نجد الإفريقي يأخذ اللفظ العربي التي يضطر الى استعارته في سياق جملته الإفريقية وكان ذلك أسهل له من أن يركّب جملة عربية كلماتها صعبة المخارج لا يمكن إخراجها مفهوماً للسامع.

ومن الأسباب التي جعلت اللغة العربية غير مقيمة في شرق إفريقيا كثرة الهجرة والتنقل من مكان لآخر، ولم تنجح الهجرة العربية في الاستقرار إلا في السودان حيث بقيت اللغة العربية حية في العامية والفصحى[٣].

---

(١) عامر صعب (دكتور) : لأدب السنغالي العربي – الجزائر ، ١٩٧٩م ، ص ٥٠ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٥١ .

(٣) مجلة الوثيقة (البحرين ، مركز الوثائق التاريخية ، ١٩٩٤م ، العدد السادس والعشرون (أثر الخليج العربي والجزيرة العربية في ثقافة شرق إفريقيا، بيوسف الخليفة) ، ص ٤١ .

واستضافت السواحلية عدد كثير من المفردات العربية ويمكن أن نضيف بعض هذه المفردات إلى مجموعات ذات لون واحد فهناك الألفاظ الدينية والتجارية وهذه نماذج من التشابه اللفظي السواحلي العربي[١]:-

التجاري/عربي	سواحيلي	الديني/عربي	سواحيلي
رقيق/عبد	إمتموا	رسول	أمتومي
موز	الزيزي	عربي	أموارابو
قماش	أنقوو	نصيحة	ماشاوري
خضروات	أمبوقا	ملائكة	ملابيكا
مال (قروش)	فدا	-	-
ربح	فاييدا	-	-
سوق	سوكو	-	-
دكان (متجر)	دّكا	-	-
دقيق	أنقا	-	-

(١) D.V Perrott, Swalili therid editaion new york 1972, pp 14 – 26 – 29

الخاتمة

الحمد لله حمداً كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه وأحمده حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه، وأصلي وأسلم على المبعوث رحمة للعالمين. وبعد...

فقد شكل الخليج العربي منذ فجر التاريخ شرياناً حيوياً للاتصال بين شعوب الرافدين، وبلاد فارس من جهة والشرق الأقصى والساحل الأفريقي الشرقي من جهة أخرى، وذلك نسبة لموقعه الاستراتيجي الذي هيأ لسكانه أن يكونوا سادة للملاحة العالمية وأصحاب الخبرة العالية بعلوم البحار وأسرارها وخاصة في أيام العباسيين، الذين امتلكوا الخبرة الواسعة في مجال التجارة والملاحة وذلك لفقر البيئة وقلة الأمطار في جنوب شبه الجزيرة العربية.

وأوضحت الدراسة ذلك الارتباط الطبيعي الذي يربط الخليج العربي والشرق الأوسط بالساحل الشرقي لأفريقيا عبر المسطحات المائية التي قامت فيها حركة تجارية نشطة بأقل تكلفة ممكنة مستفيدة من الرياح الموسمية.

وبينت الدراسة أن هذه التجارة العظيمة التي نشأت بين الخليج والساحل الشرقي لأفريقيا كانت معتمدة اعتماداً كاد أن يكون كلياً على الطرق البحرية ، والتي تعتبر من أهم الموارد الاقتصادية التي توفرت للعباسيين بالرغم من الصعوبات التي كانت تعترضها مثل اختلاف هبوب الرياح بين المسطحات المائية في فترات معينة من السنة بالإضافة إلى الدوامات والقراصنة التي كانت تعوق التجارة البحرية أحياناً كثيرة إلا أن أبناء الخليج قد استطاعوا بمهارتهم البحرية التغلب عليها.

كما أوضحت الدراسة الطرق التجارية الهامة بين الخليج العربي والساحل الأفريقي الشرقي وبحر الزنج حيث تمثلت في طرق التجارة بين الصين والهند وعُمان ، وبفضل هذه الطرق التجارية ازدهرت مدن عديدة ونشأت عدد من الموانئ التجارية على امتداد الطريق الملاحي من الخليج العربي حتى شرق

أفريقيا. وغدت هذه المراكز التجارية مظهراً من مظاهر عظمة الإسلام. وحصلت الدولة العباسية على أرباح طائلة من هذا النشاط التجاري وأخذ تجار المسلمين يحددون الأسعار العالمية وصار مجال القوى الاقتصادية ملكاً لهم.

وبالنظر في خريطة الدولة العباسية نجد أن طرف التجارة العالمية قد استقرت وازدحمت بالتجارة بدلاً عن جحافل الجيوش وفرق الإمدادات.

وكشفت الدراسة عن وجود أهم المراكز التجارية التي نشأت على ساحل الخليج والتي كانت سبب في انتعاش التجارة بينها وبين الساحل الأفريقي.

ووصلت الدراسة إلى أن وقوع عُمان في إطار الممرات الدولية ساعد على ازدهار حركة الملاحة والتجارة فيها ومن ثم نشأت الموانئ التجارية وكان لهذه الموانئ دور كبير في نقل منتجات شرق أفريقيا إلى المناطق الأخرى في شبه الجزيرة العربية حيث كانت هذه الواردات تجد إقبالاً من الشعوب العربية كما تجد أيضاً لصادراتهم مكانة في نفوس الأفريقيين.

وبما أن عُمان كانت ملتقى طرق بحرية هامة تربطها بالخليج العربي وشرق أفريقيا استلزم ذلك أن تقوم صناعة السفن فيها فأتقن العمانيون صناعتها بمهاراتهم الفطرية في هذا المجال ووراثتهم له عن الآباء والأجداد، وتختلف هذه السفن البحرية التجارية في حجمها ونوعها والمواد التي تصنع منها.

وكشفت هذه الدراسة عن الآثار العميقة بعيدة المدى للعلاقات التجارية بين عمان وشرق أفريقيا إذ تمثلت هذه الآثار في التبادل الاقتصادي الذي نجم عن الاتصال التجاري بين هذين الإقليمين وكان أول من وطأت أقدامهم شرق أفريقيا من العرب هم التجار من أبناء الخليج العربي، لأن الظروف الجغرافية المتمثلة في الرياح الموسمية، والقرب الجغرافي الذي شجع التجار للأخذ من خيرات الساحل الأفريقي كان له دور كبير في توطيد الصلات بين الجزيرة العربية وشرق أفريقيا، وتطورت التجارة بين العرب والأفريقيين فظهرت المنظمات التجارية الحديثة وأصبحت التجارة حرة بين الطرفين.

وبينت الدراسة أن التجارة الإسلامية بلغت أوج عظمتها في القرن الثالث الهجري/التاسع الميلادي وتدفقت على شرق أفريقيا أفواج من التجار المسلمين ليعملوا في تجارة الساحل الرائجة ومن ثم نشأت المدن التجارية على ذلك الساحل الذي كان شبه مجهول حتى للأفريقيين أنفسهم وصارت هذه المدن مراكز للتبادل التجاري الذي تمثل في السلع العربية والأفريقية والسلع النادرة التي كانت تحتاجها الدولة العباسية لحاجة القصور لها.

وأوضحت الدراسة أيضاً الأثر الاجتماعي الذي نجم عن هذه العلاقات التجارية بين عُمان وشرق أفريقيا، حيث جذب الساحل الأفريقي الشرقي بخيراته الوفيرة التجار العرب بالتردد عليه ثم الاستقرار الذي كان نتيجته الاختلاط بالأفريقيين فنجم عن ذلك العنصر السواحيلي.

وأبانت الدراسة أيضاً أهم وأقوى الآثار التي خلفتها التجارة بين العرب والأفريقيين إذ انتشر الدين الإسلامي في شرق أفريقيا ، عندها قام التاجر المسلم بالدعوة إليه أثناء معاملاته التجارية.

وفي الختام والباحثة تطوي أطراف البحث تود أن توصي الباحثين مستقبلاً بأن الدراسات التاريخية في مجال العلاقات التجارية والاقتصادية بين العرب وأفريقيا لا تزال تحتاج إلى المزيد من البحث والدراسة والتمحيص ، والتوسع في مثل هذه الدراسات يحتاج لجهد كبير ونظر ثاقب في المصادر والمراجع النادرة.

ثبت المصادر والمراجع

المصادر الأولية باللغة العربية

١. القرآن الكريم.

٢. ابن الأثير (على بن أبي الكرم محمد عز الدين) ت ٦٣٠هـ/١٢٣٢م: الكامل في التاريخ بيروت ١٣٨٥هـ/١٩٦٥م ، دار بيروت.

٣. ابن الفقيه (أبو بكر أحمد بن محمد) ت ٢٩٠هـ/٩٠٢م ، مختصر كتاب البلدان ، بيروت ١٩٥٨م ، مطبعة بريل.

٤. ابن الوردي (سراج الدين أبو حفص عمر) ت ١٤٥٧م فريدة العجائب وفريدة الغرائب، القاهرة ١٣٢٨م.

٥. ابن بطوطة (أبوعبد الله محمد بن عبد الله بن محمد اللواتي الطنجي) ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م : رحلة ابن بطوطة المسماة (تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار)، بيروت ١٨٩٦م ، دار صادر.

٦. ابن جبير (أبو الحسن محمد بن أحمد) ت ٦١٤هـ/١٢١٧م: رحلة ابن جبير بيروت-١٩٨١م، دار ومكتبة الهلال.

٧. ابن حوقل (أبو القاسم النصيبي) ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م : كتاب صورة الأرض ، ليدن ١٩٣٨م – دار مكتبة الحياة.

٨. ابن خردازبة (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله) ت حوالي ٣٠٠هـ/٩١٢م: المسالك والممالك ، ليدن ١٩٦٧، مطبعة بريل.

٩. ابن خلدون (عبد الرحمن بن محمد الحضرمي المغربي) ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م : كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوى السلطان الأكبر ، بيروت ، بدون تاريخ، دار الكتاب اللبناني.

١٠. ابن رستة (أبو على أحمد بن عمر) كان حياً في سنة ٢٩٠هـ/٩٠٢م: الاعلاق النفيسة، ليدن ١٨٩١م ، مطبعة بريل .

١١. ابن عزارى (أحمد بن محمد المراكشي) ت بعد ٧١٢هـ/١٣١٢م : البيان المغّرب في أخيار الأندلس والمغرب، ط٣، بيروت ١٩٤٨م ، دار الثقافة.

١٢. ابن قتيبة (أبو محمد عبد الله بن مسلم الدينوري) ت ٢٧٦هـ/٨٨٩م . الأخبار الطوال بيروت ١٩٦٠م

١٣. ابن ماجد (أحمد شهاب الدين أحمد) ت ٩١٣هـ/١٥٠٦م: كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والفصول، تحقيق إبراهيم خوري ، عزة حسن، دمشق ، ١٩٧١م ، مركز الدراسات والوثائق في الديوان الأميري.

١٤. ابن هشام (أبو محمد عبد الملك المعافري) السيرة النبوية ، بيروت، بدون تاريخ.

١٥. أبو الفداء (عماد الدين إسماعيل بن محمد بن عمر) ت ٧٣٢هـ/١٣٣١م: تقويم البلدان، بيروت ١٩٦٦م.

١٦. الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن عبد الله) ت ٥٥٧هـ/١١٦٢م : نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، القاهرة ١٩٧٠م، بروستات أبولي.

١٧ إسماعيل سرهنك الأميرالاي حقائق الأخبار عن دول البحار مصر ١٣١٢م

١٨. الأصطخري (أبو ساحق إبراهيم بن محمد) ت ٣٤١هـ/٩٥٢م: كتاب مسالك الممالك، ليدن ١٩٦٧م ، نشر كتابخانه.

١٩. الأصمعي (عبد الملك بن قريب) : كشف الغمة، بدون مكان وتاريخ للنشر.

٢٠. البلاذري (أحمد بن يحي بن جابر) ت٢٧٩هـ/٨٩٢م: فتوح البلدان – بيروت ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، دار الكتب العلمية.

٢١. الجاحظ (أبو عثمان عمرو بن بحر) ت٢٥٥هـ/٨٦٨م : البيان والتبين – بيروت١٤١٠هـ/١٩٨٣م، دار الجيل.

٢٢. كتاب التبصر بالتجارة ، ط٢، بيروت ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م، دار الكتاب الجديد.

٢٣. كتاب الحيوان ، ط٣، بيروت ١٣٨٨هـ/١٩٦٩م ، المجمع العلمي العربي الإسلامي.

٢٤. الحموي (شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي البغدادي) ت٦٢٦هـ/١٢٢٨م: معجم البلدان، بيروت ١٣٢٤هـ/١٣٢٦م

٢٥. الحميري: (محمد بن عبد المنعم) ت ٧٢٧هـ/١٣٢٦م،كتاب الروض المعطار في خير الأقطار، بيروت ١٩٧٥م، مكتبة لبنان.

٢٦. الدمشقي (شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي طالب الأنصاري شيخ الربوة) ت٧٢٧هـ/١٣٢٦: نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، ألمانيا ١٩٢٣م.

٢٧. الدينوري (أحمد بن داؤد) ت٢٨٢هـ/٩٨٥م: الأخبار الطوال ، تحقيق عبد المنعم عامر، بيروت ١٩٦٠م، دار السرية.

٢٨. السيرافي (أبو زيد الحسن بن يزيد) كان يعيش في أواخر القرن الثالث الهجري وأوائل القرن الرابع الهجري/القرن التاسع والعاشر الميلاديين: من أخبار الصين والهند ، باريس ،١٨١١م دار السلطانية.

٢٩. الطبري (أبو جعفر محمد بن جرير) ت٣١٠هـ/٩٢٢: تاريخ الرسل والملوك ، القاهرة ١٩٦٧م، دار المعارف.

٣٠. العمري (شهاب الدين أبو العباس أحمد بن فضل الله) مسالك الأبصار في ممالك الأمصار ، القاهرة ١٩٢٤م ، مطبعة دار الكتب.

٣١. القزويني (زكريا بن محمد بن محمود) ت ٨٦٢هـ/١٣٧٥م بيروت بدون تاريخ.

٣٢. القلقشندي (أبو العباس أحمد بن عبد الله بن سليمان، ت٨٢١ هـ/١٤١٨م : صبح الأعشا في صناعة الإنشا، بيروت ١٩٨٧م.

٣٣. المسعودي (أبو الحسن على بن الحسين بن على)التنبيه والإشراف تصحيح ومراجعة إسماعيل الصاوي القاهرة ١٩٣٨م، ت٣٥٤هـ/ ٩٥٧م.

٣٤. مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ط٤، القاهرة ٣٨٤هـ/١٩٨٤م.

٣٥. المقدسي (شمس الدين أبي عبد الله محمد بن أحمد بن أبي بكر) ت٣٧٥هـ/٩٨٥م: كتاب أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ط٢، ليدن ١٩٦٧، مطبعة بريل.

٣٦. المقريزي (أحمد بن على بن عبد القادر بن محمد) ت ٨٤٥هـ/١٤٤١م: الإلمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، القاهرة ١٨٩٥م.

٣٧. الميرلاي إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دور البحار ، مصر ١٣١٢م.

٣٨. النويري (شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب) ت ٧٣٣هـ/١٣٣٢م: نهاية الأرب في فنون الأدب، ص٢، طبع دار الكتب ، القاهرة ١٩٢٤م.

٣٩. الهمداني (الحسن بن أحمد بن يعقوب) ت٣٦٠هـ/٩٧٠م: صفة جزيرة العرب، الرياض ١٣٩٤هـ/١٩٧٤م، دار اليمامة.

٤٠. الواقدي (محمد بن عمر بن واقد) ت ٢٠٧هـ/٨٢٢م: كتاب المغازي ، ط٣، بيروت ١٤٠٤هـ/١٩٨٤م.

٤١. اليعقوبي (أحمد بن أبي يعقوب بن واضح) ت٢٩٢هـ/٩٠٤م: تاريخ اليعقوبي، ط٤، النجف، العراق ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م ، المطبعة الحيدرية.

٤٢. بزرك بن شهريار: عجائب الهند بره وبحره، ليدن ١٨٨٦م مؤسسة ناصر للثقافة.

٤٣. سليمان التاجر: أخبار الصين والهند ، تحقيق إبراهيم خوري، ١٤١١هـ/١٩٩١م، مطبوعات دار الموسم للإعلام.

المراجع الحديثة باللغة العربية

١. أحمد العنان: المعالم الأساسية لتاريخ الخليج، الكويت، بدون تاريخ.

٢. أحمد صالح العلي، محاضرات في تاريخ العرب، بغداد،١٩٦٤.

٣. آدم متز: تاريخ الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ج٢ ، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة ، القاهرة،١٩٤١م.

٤. إسماعيل الأمين، العمانيون رواد البحر ، لندن ، بدون تاريخ.

٥. الجنجاني الحبيب (دكتور) المغرب الإسلامي – الحياة الاقتصادية والاجتماعية في القرنين الثالث والرابع الهجريين/التاسع والعاشر الميلاديين، تونس ١٩٧٩م، دار المعارف.

٦. النخيلي درويش: السفن الإسلامية على حروف العجم،ط٢، مصر ١٩٧٩م.

٧. أندرو ويليا مسون: صحار عبر التاريخ، عُمان ، وزارة التراث القومي والثقافة،١٩٨٢م.

٨. بازل ديفيدسون : أفريقيا تحت أضواء جديدة ، ترجمة جمال أحمد، بيروت، بدون تاريخ.

٩. بدر الدين بدر النصار: رحلة السيد الحسن بن أحمد الحمي بشرق أفريقيا في القرن السابع عشر وظروفها التاريخية، بدون مكان ، ١٩٧٥م.

١٠. توماس أرنولد : الدعوة إلى الإسلام.

١١. جمال ذكريا قاسم: الأصول التاريخية العربية الأفريقية ، القاهرة ١٩٧٥م.

١٢. جورج فضلو حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى ، القاهرة ١٩٨٥م.

١٣. جوليان شارل أندريه: تاريخ أفريقية الشمالية ، تعريب محمد مزالي والبشير بن سلامة ، بيروت ، ١٩٤٨م .

١٤. جيان قبطان : وثائق تاريخية وجغرافية عن أفريقية الشرقية ترجمة يوسف كمال، القاهرة، ١٩٢٧م .

١٥. حسن إبراهيم حسن : انتشار الإسلام في القارة الأفريقية ، القاهرة ، ١٩٥٧م.

١٦. تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي ، القاهرة ، ١٩٦٤م .

١٧. حسن محمد سليمان : التطور الاقتصادي في العراق ، جـ١ ، بيروت ، ١٩٦٥م .
١٨. حسن محمود : الإسلام والثقافة في أفريقيا.القاهرة،١٩٥٨م
١٩. خالد سالم : ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية ، الكويت ، ١٩٨٢م .
٢٠. زاهر رياض : الإسلام في أثيوبيا ،القاهرة ، ١٩٦٤م .
٢١. سبنسر ترمنجهام : الإسلام في شرق أفريقيا ، ترجمة أحمد عاض النواوي ، القاهرة ، ١٩٨٣م .
٢٢. سليمان إبراهيم العسكري : التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي الأول ، القاهرة ، ١٩٧٢م .
٢٣. سليمان عبد الغني : سلطنة كلوه ، السعودية ، ١٩٨٦م .
٢٤. شارل جورج بدران : أطلس العالم ، فالارادي ١٩٧٨م .
٢٥. شوقي عطا الله الجمل : تاريخ كشف أفريقيا واستعمارها ، القاهرة ، ١٩٨٠م .
٢٦. شوقي عطا الله الجمل : دور العرب الحضاري في شرق إفريقيا، القاهرة١٩٦٧م.
٢٧. صالح إبراهيم الشخيلي : دراسات عن تاريخ الخليج العربي والجزيرة العربية ، ١٩٨٥م.
٢٨. صالح أحمد العلي : التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري ، بيروت ، ١٩٥٣م .
٢٩. صالح الحمارنة : دور الأبُلة في تجارة الخليج ، الدوحة ، ١٩٧٦م .
٣٠. صفي الدين محمد : الشعوب والسلالات الأفريقية بلا مكان ، ١٩٥٨م .
٣١. عامر صعب (دكتور) الأدب السنغالي العربي ، الجزائر ١٩٧٩م .
٣٢. عبادة كحيلة : العرب والبحر ، القاهرة ، ١٩٨٩م .
٣٣. عبد الرحمن زكي : الإسلام والمسلمون في أفريقيا ، القاهرة ، ١٩٧٠م .
٣٤. عبد الرحمن عبد الكريم العاني : دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري ، ط ٢ ، سلطنة عمان ، ١٤٠٦هـ ، ١٩٨٦م ، وزارة التراث القومي والثقافة .

٣٥. عبد العزيز الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري ، بيروت ، ١٩٧٤م
٣٦. عبد المنعم زكي : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب ، القاهرة ، ١٩٧٣م .
٣٧. عطية القوصي : تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين، الكويت ، ١٩٨٠م .
٣٨. فاروق عمر فوزي : الخليج العربي في العصور الإسلامية ، دبي ، بدون تاريخ.
٣٩. فتحي غيث : الإسلام والحبشة عبر التاريخ ، بيروت ، بدون تاريخ .
٤٠. فيليب حتى : تاريخ الغرب ، جـ٢ ، بيروت ، ١٩٥٠م .
٤١. محمد أحمد خلف الله : الجذور التاريخية للعلاقات الثقافية بين العرب والأفارقة ، القاهرة ، ١٩٧٧م .
٤٢. محمد أمين (دكتور) : الصومال في العصور الوسطى ، الكويت ، ١٩٨٠م .
٤٣. محمد إرشيد العقيلي : الخليج العربي في العصور الإسلامية ، بدون مكان ، ١٩٨٣م.
٤٤. محمد شفيق غربال : الموسوعة العربية ، مؤسسة فرانكين للطباعة والنشر، بدون تاريخ.
٤٥. محمد عبد الله النقيرة : انتشار الإسلام في شرق أفريقيا ومناهضة الغرب له ، الرياض ، دار الريح ، بدون تاريخ.
٤٦. محمد قرقش : تاريخ الإسلام في أفريقيا ، سلطنة عمان ، بدون تاريخ .
٤٧. محمد متولي : حوض الخليج العربي ، الجزء الأول ، القاهرة ، ١٩٧٧م ، مكتبة الأنجلو المصرية.
٤٨. محمود محمد الحويري : ساحل شرق أفريقيا من فجر الإسلام حتى الغزو البرتغالي.
٥٠. ناصر خسرو وعلوي : سفرنامة ، ترجمة يحي الخشاب ، القاهرة ، ١٩٤٥م.
٥١. نجلاء عزالدين : العالم العربي (مترجم) ، القاهرة ، ١٩٥٧م ، دار إحياء الكتب.
٥٢. نقولا زيادة : الجغرافيا والرحلات عند العرب ، ١٩٦٢م ، مكتبة المدرسة ودار الكتاب اللبناني.

المراجع الحدثية باللغة الإنجليزية :

1. A.G. Haddon, The Wanderings of peoples, London 1927
2. D.V. Perrott, Swahili, New York 1962.
3. F.B pearce, Zanzibar the Islamic Metropolis of Eastern Africa, Holland 1767.
4. George Fadlo Hourarni, Arab Sea Faring in the Indian Ocean in Ancient and Medieval Times, Beirut 1963 .
5. G. Freeman The Medieval History of the coast of Tanganiyka. Berlin 1962.
6. H. Mac Michael, A History of the Arab in the Sudan volume1, London 1922.
7. Kenneth Ingham, A History of East Africa London 1962.
8. R. Coupland, East Africa and its invaders, London 1938.

الرسائل العلمية (الجامعية) :

١. خولة محمد شاكر ، العلاقات العربية الإسلامية مع الساحل الشرقي لأفريقيا حتى القرن التاسع الهجري ، رسالة دكتوراه (غير منشورة) ، بغداد ، ١٩٨٠م.

٢. سر الختم سيد أحمد العراقي : الإمارات العربية في ساحل شرق أفريقيا في العصور الوسطى ، رسالة ماجستير ،جامعة القاهرة ، ١٣٩٤هـ/١٩٩٧٤م .

٣. شريفة أحمد الرشيد : المؤثرات الحضارية الآسيوية في شرق أفريقيا ، جامعة القاهرة ، معهد الدراسات الأفريقية ١٩٧٥م .

٤. علي بن دخيل الله الحازمي : التجارة والملاحة في الخليج العربي (رسالة دكتوراه) جامعة الإمام محمد بن سعود ، المملكة العربية السعودية ، ١٩٩١م .

الندوات :

التوم الطالب محمد يوسف : ندوة مكانة الخليج العربي في التاريخ الإسلامي ، (النشاط التجاري في الخليج العربي وأثره في العلاقات الخارجية ، الدوحة ، فبراير ١٩٨٩م) .

الدوريات :

١. مجلة إتحاد المؤرخين العرب، الدوحة ١٩٧٦م.

٢. المجلة التاريخية المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٧م ، المجلد الرابع عشر .

٣. مجلة البحوث والدراسات الإسلامية ، السعودية ١٩٨٤م ، العدد الثاني عشر .

٤. مجلة الثقافة، دلهي ،١٩٦٥م العدد الثالث عشر.

٥. مجلة الدارة ، دارة الملك عبد العزيز ، السعودية ، ١٩٧٦م ، العدد الثاني .

٦. مجلة الدراسات الإفريقية ، جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم ١٩٨٦م،العدد الثاني.

٧. مجلة الدعوة الإسلامية ، ليبيا ، ١٩٧٤م ، العدد الحادي عشر.

٨. مجلة العربي ، الكويت ، ١٣٧٨هـ .

٩. مجلة العواصم والمدن الإسلامية ، مكة المكرمة ،العدد الثاني ١٤٠٣هـ.

١٠. مجلة المنهل ، السعودية ، ١٩٩٤م ، العدد

١١. مجلة المؤرخ : بغداد ، ١٩٨٣م ، العدد السابع

١٢. مجلة الوثيقة : البحرين : ١٩٩٤م ، مركز الوثائق التاريخية ، العدد السادس والعشرين.

١٣. مجلة تاريخ العرب والعالم ، بيروت ، ١٩٧٩م ، العدد الثامن .

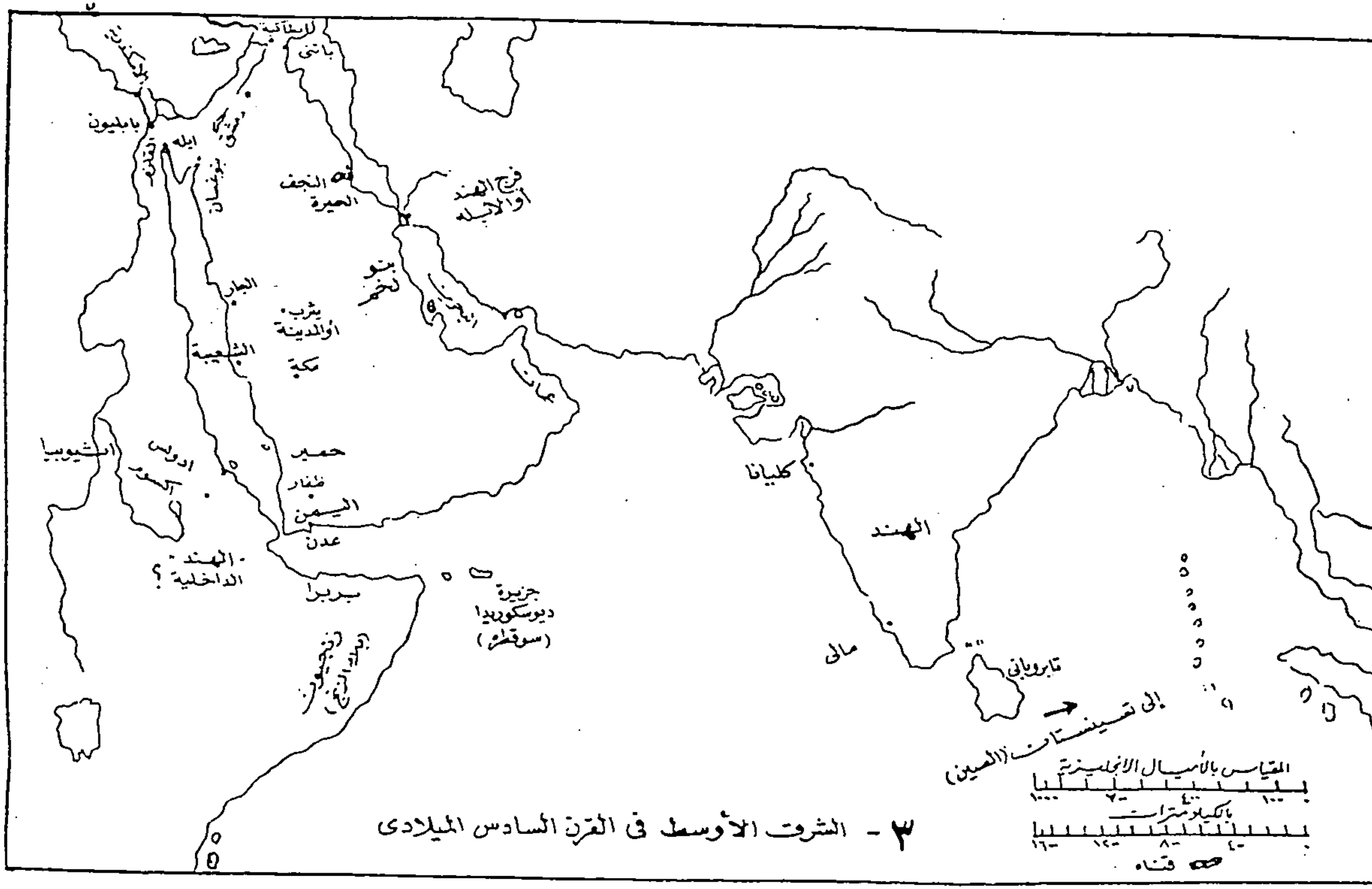
١٤. مجلة حوليات كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، ١٩٦٥م ، العدد العاشر .

١٥. مجلة دراسات الخليج ، الكويت ، ١٩٧٥م ، العدد الحادي عشر .

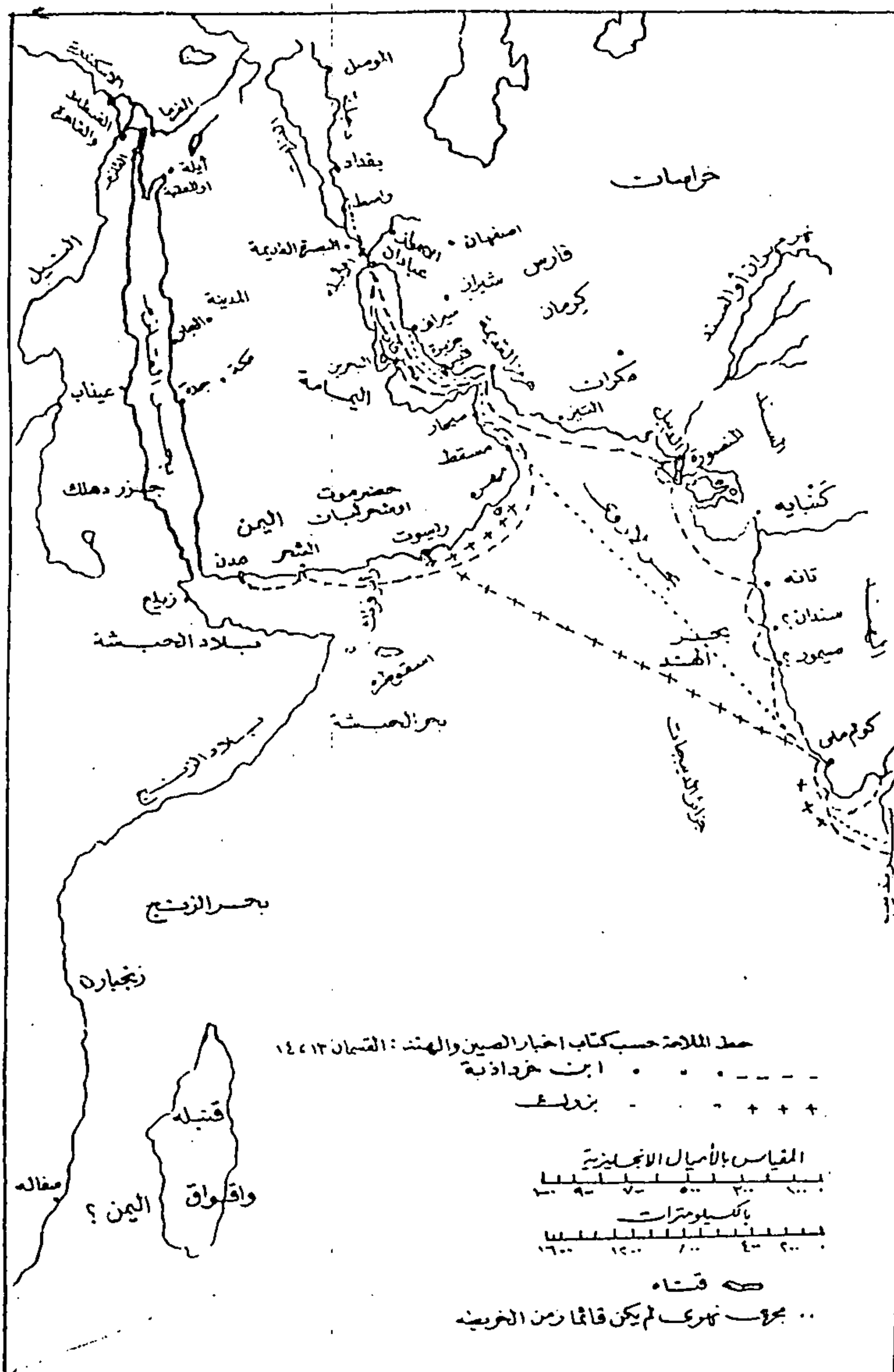
١٦. مجلة سومر : ١٩٦٦م ، مجلد رقم ٢٢ .

١٧. مجلة عالم الفكر ، الكويت ١٩٧٤م ، العدد السابع.

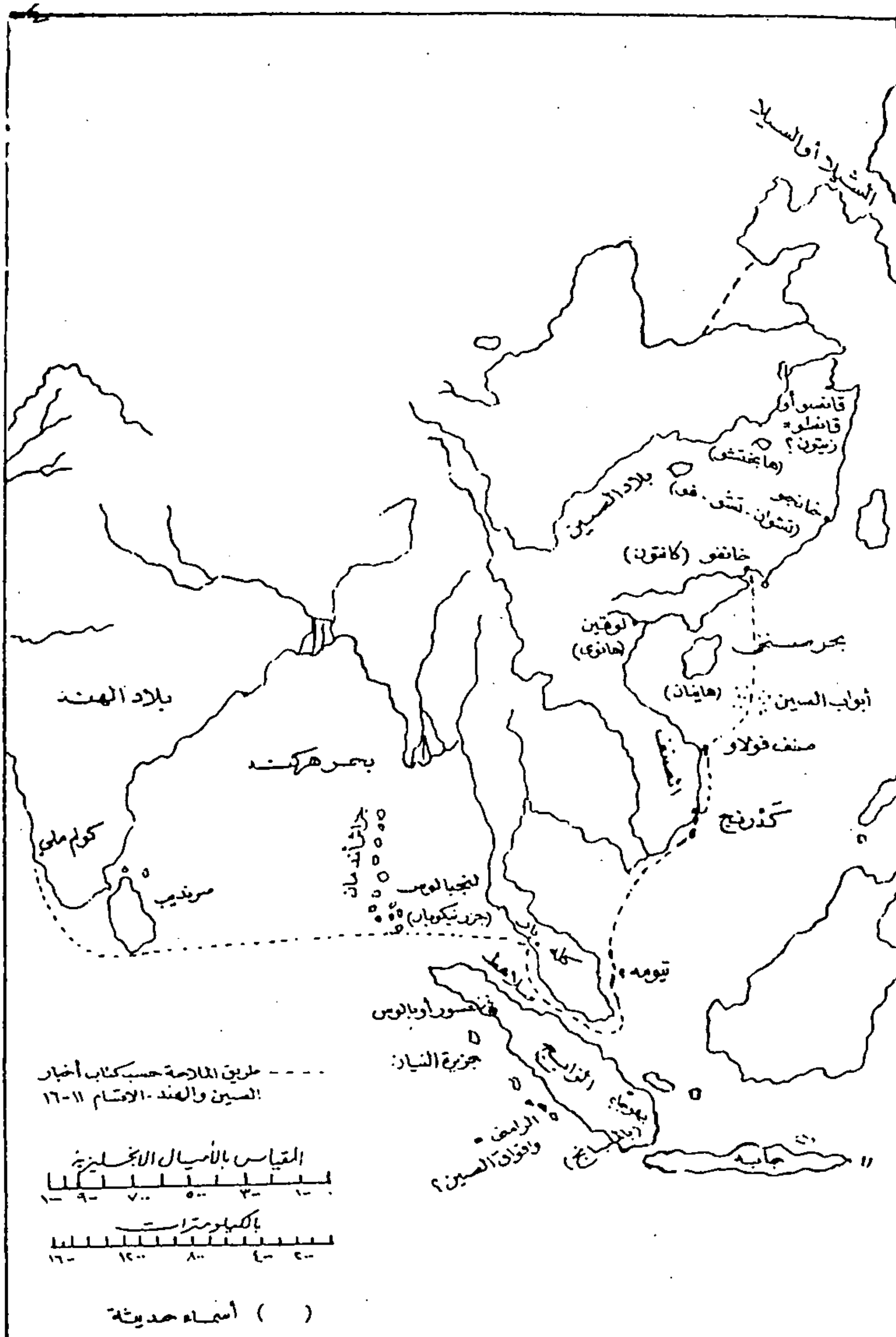
الملاحــــق



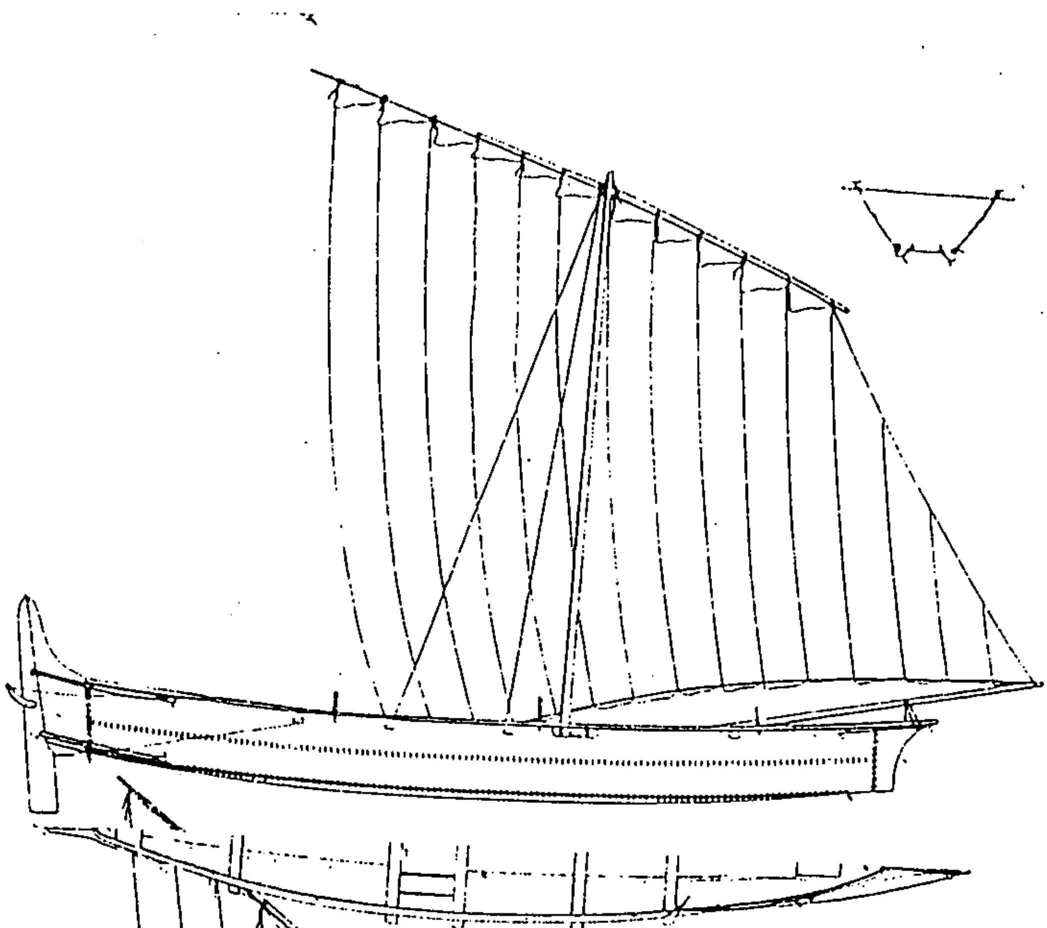
٣ - الشرق الأوسط فى القرن السادس الميلادى

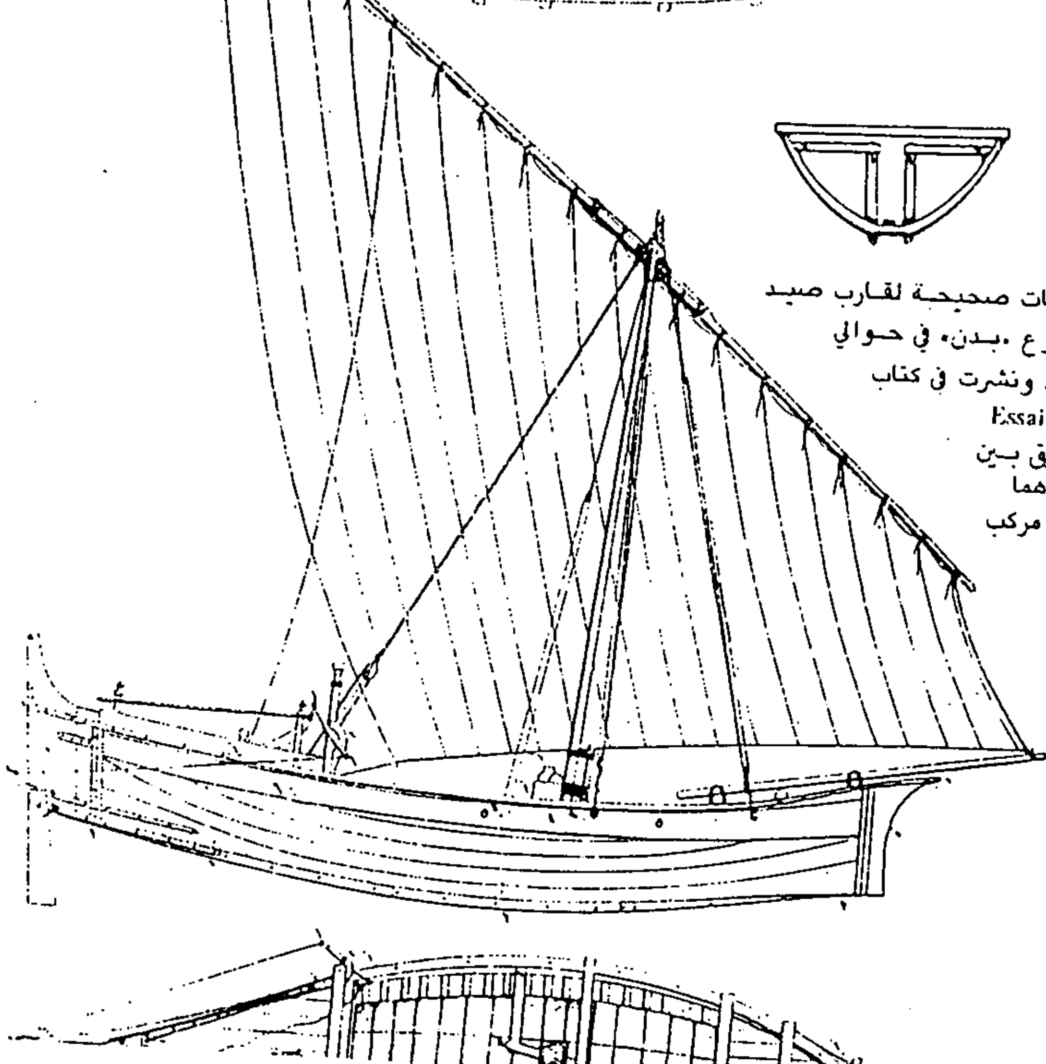


٤ - الشرق الاوسط وشرق افريقيه فى عصر العباسيين

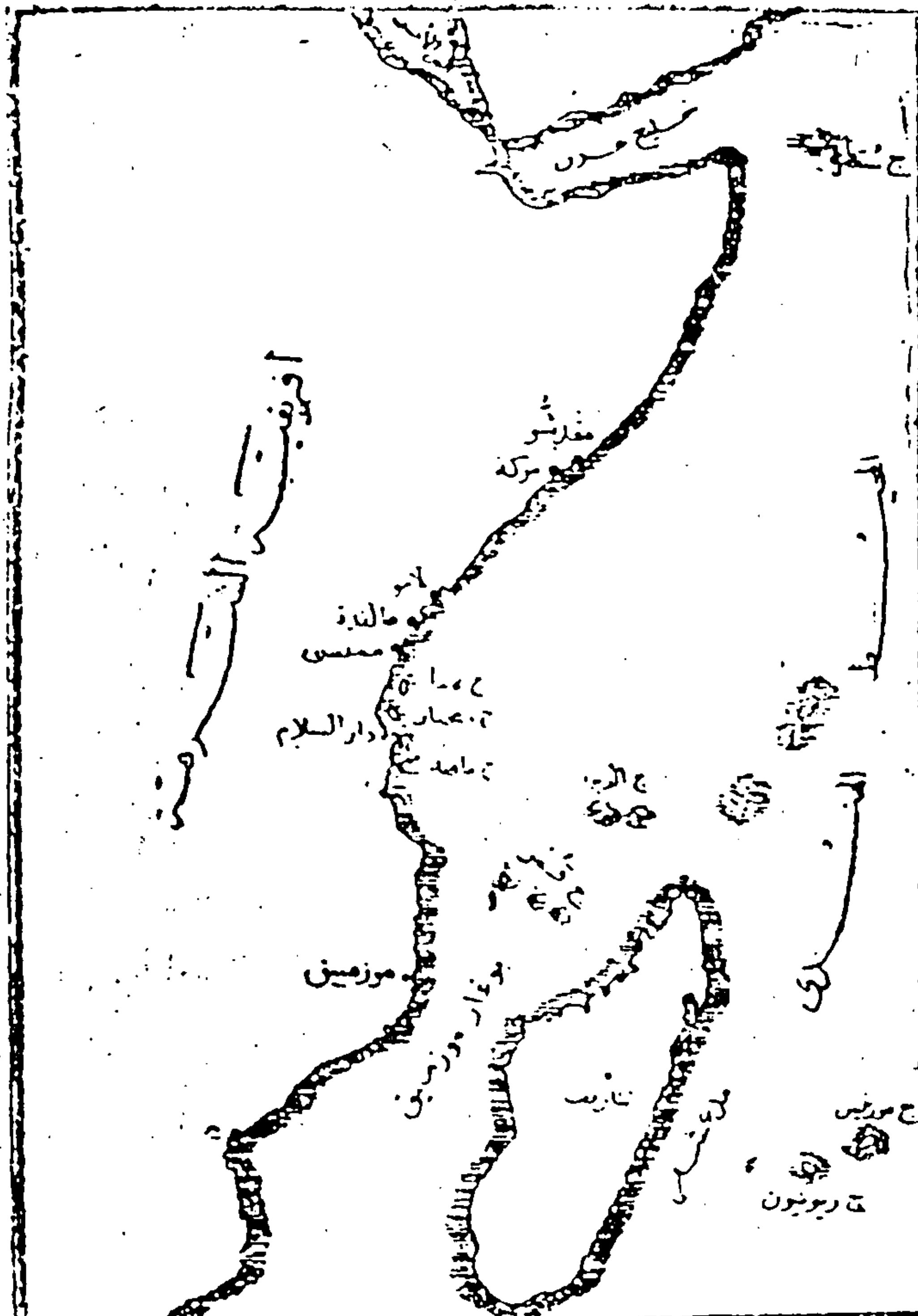


٥ - الشرق الأقصى - كما عرفه العرب في عصر العباسيين

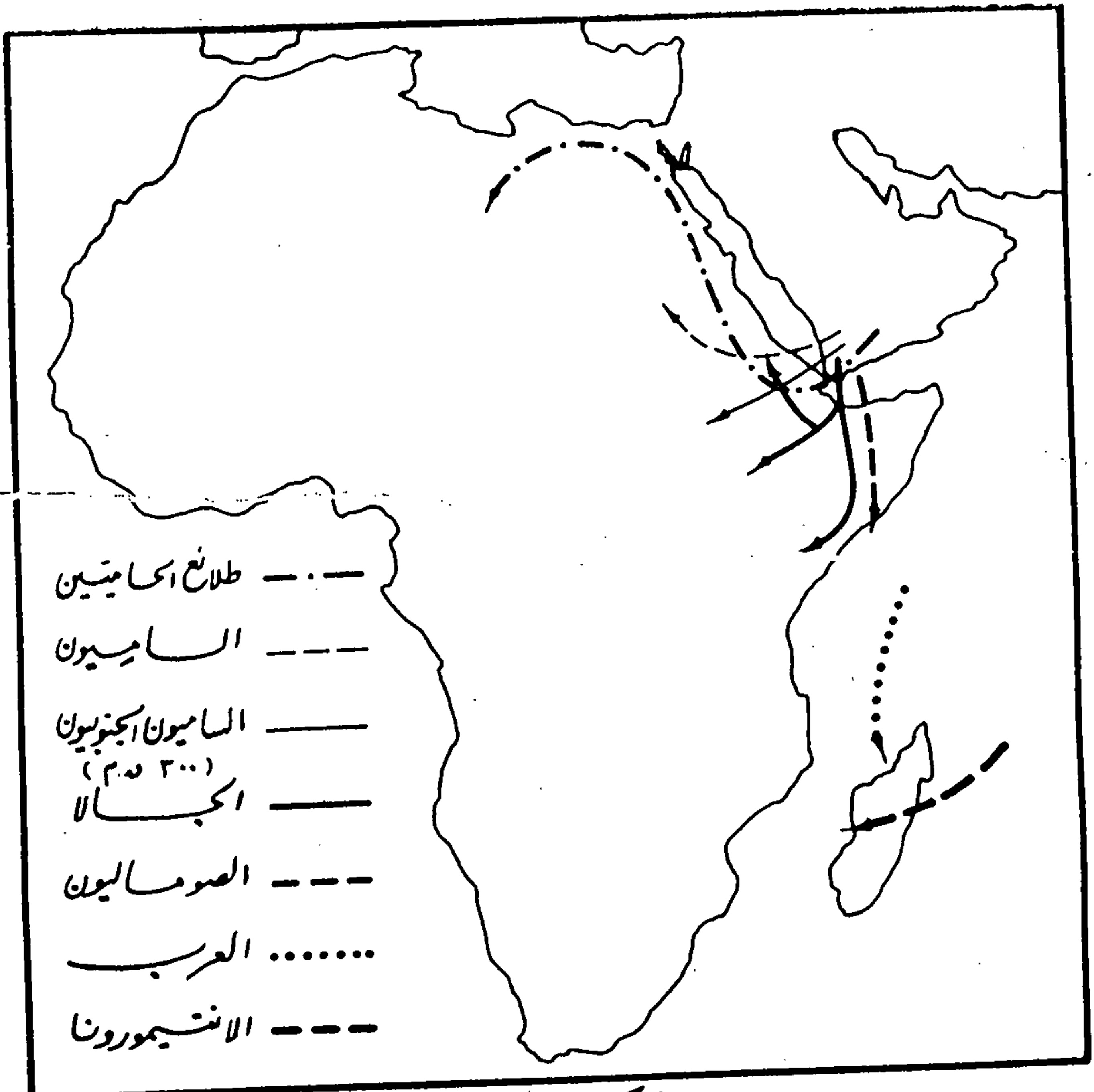




رسومات مع قياسات صحيحة لقارب صيد
ومركب شحن من نوع «بدن» في حوالي
١٢٥٠هـ / ١٨٣٠م. ونشرت في كتاب
Essai Sur la Construction
لمؤلفه Parisوهو يفرق بين
المركبين فيسمي احدهما
«بدن صيد» ويسمي مركب
الشحن «بدن سفر»



المدن الإسلامية في شرق إفريقية



شكل ١

بعض الهجرات القديمة من جنوب الجزيرة الى شرق افريقيا